

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

www.kmi.re.kr

발행일 2024년 11월 29일
편집·발행인 김종덕 원장
발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
 (동삼동 한국해양수산개발원)
TEL 051-797-4800 **FAX** 051-797-4810



국내·외 항만 및 품목 동향

02 국내 항만 주요 동향
 15 국외 항만 주요 동향
 26 품목 및 산업 주요 동향

국내 항만 주요 동향

- ◆ 부산항, 무인 원격 크레인 전환 기술개발 사업 착수
- ◆ 평택·당진항, 국내 첫 수소 차량운반트럭 투입
- ◆ 포스코 포항제철소 1선재공장 폐쇄

국외 항만 주요 동향

- ◆ 중국, 10월 수출 2년 만에 가장 큰 폭으로 증가
- ◆ 캐나다 항만파업 심화
- ◆ MSC의 함부르크 HHLA 투자 최종 승인

품목 및 산업 주요 동향

- ◆ UNCTAD, '2024년 해상 운송 보고서' 발간
- ◆ 인도네시아 '40년까지 석탄화력발전소 폐지
- ◆ 美 트럼프 당선으로 국제유가 하방압력 우세 전망

01 국내 항만 동향

1) 부산항

1 부산항만공사(BPA), 무인 원격 크레인 전환 기술개발 사업 착수¹⁾

- BPA는 부산항의 기존 유인 조종 크레인을 무인 원격으로 제어할 수 있는 기술 개발 사업에 착수한다고 발표함**
 - 컨테이너 크레인은 크게 선박에 컨테이너를 싣고 내리는 안벽 크레인과 장치장에서 컨테이너를 옮기는 야드 크레인으로 구분되는데, 현재 부산항 야드 크레인은 모두 무인 원격 조종 방식으로 운영 중임
 - 안벽 크레인의 경우 '22년 9월에 개장한 신항 6부두부터 무인 원격조종 기술이 도입되고 있으며, 이전에 개장한 부두들은 유인 조종 크레인임
 - 본 기술 개발 사업은 안벽 크레인의 무인 원격 전환을 대상으로 하며 신항 3부두 운영사인 한진부산컨테이너터미널(HJNC)이 BPA에 기존 크레인의 무인 자동화 전환을 위한 국산화 기술개발을 제안하면서 시작됨
 - 현장조사와 연구개발 기획을 거쳐 중소벤처기업부 상생협력형 공동투자 R&D 사업에 응모해 최종 선정되면서 국비 3억 4천만 원을 지원받음
- 향후 2년간 총 8억 원의 사업비를 투입하여 자동화 전환 기술개발, 기존 크레인 제어에 적용된 외국산 기술의 대체기술개발 등을 진행할 예정임**
 - 기술개발, 크레인 제어 솔루션 전문기업인 (주)엠비아와 항만운영정보 시스템 개발 및 운영 전문기업인 (주)파이시스소프트가 맡을 예정임
 - BPA와 HJNC는 연구개발과 병행하여 '25년 하반기에 해당 기술을 적용한 현장 테스트 및 기능점검 등을 통해 추가적인 기술 고도화 개발을 지원할 계획임
- 한편, BPA는 자동화 전환과 더불어 외국 기술이 적용된 야드 크레인에 국내 기술 대체 등을 통해 부산항의 경쟁력을 높이기 위해 지속적으로 노력하겠다고 밝힘**

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 BPA, 해외사업 제안 공모제 도입²⁾

- BPA는 신규 해외사업 발굴에 대한 공정성과 투명성을 강화하고, 민관협력을 활성화하고자 해외사업 제안 공모제를 도입하고, 첫 공모를 시행한다고 밝힘**

 - BPA와 공동으로 해외사업을 추진하려는 국내 민간 기업 및 기관 모두 공모에 참여할 수 있으며, 제안 대상사업은 터미널, 물류센터, 창고, ODCY 등 해외 항만 물류 인프라 분야임
 - 공모 기간은 11월 8일부터 12월 9일까지로 제안된 사업에 대해 외부 전문가를 포함한 제안사업심의회의 심의를 거쳐 후속 협의 진행 여부를 결정할 계획임
- 한편, BPA는 첫 공모 시행 이후 분기마다 1회씩 정기적으로 제안사업 공모를 시행하여, 다양한 사업 기회를 창출하고 해외사업의 경쟁력을 높ی겠다고 밝힘**

 - BPA는 현재 우리나라 수출기업의 공급망 안정화와 비용 경쟁력 확보를 위해 주요 항만(로테르담항, 베르셀로나항, 프로볼링고항, LA/LB항) 배후에 5개의 물류센터를 확보하여 운영 중에 있음

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

3 BPA, 용호부두 재개발사업 수정 사업계획 수립용역 착수³⁾

- BPA는 용호부두 재개발사업 계획의 재검토를 위해 「부산항 용호부두 재개발사업 수정 사업계획 수립용역」 착수보고를 지난 10월 31일에 개최했다고 밝힘**

 - 일반부두 2만 톤급 1선석을 운영 중인 용호부두는 지난 '19년 러시아 화물선의 광안대교 충돌사고 이후 운영을 중단하고 현재는 친수시설로 임시 활용 중임
- 본 용역을 통해 기존 재개발사업을 재검토하여, 지역주민을 위한 여가공간 및 해양관광 활성화를 위한 사업계획을 마련하는 것이 목표임**

 - 해양수산부가 고시한 제3차 항만재개발 기본계획('20.12) 당시 지역주민과 전문가 200명을 대상으로 설문조사를 수행한 결과 추진 방향은 해양관광(40.6%), 도입 기능은 관광시설(67.6%)을 가장 선호하는 것으로 나타남

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2) 부산항만공사 보도자료(2024.11.08.), <https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=32878>(2024.11.20. 검색)

3) 부산항만공사 보도자료(2024.10.31.), <https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=32852>(2024.11.20. 검색)

2) 인천항

1 인천항 컨테이너 물동량, 역대 최단기간 300만 TEU 달성⁴⁾

- 인천항만공사(IPA)는 올해 11월 6일 기준으로 인천항 컨테이너 물동량이 300만 TEU를 넘어 역대 최단기간 기록을 달성했다고 밝힘
 - 이는 작년보다 11일 단축된 기록으로 인천항은 8년 연속 300만 TEU 이상을 처리함
- 해상운임 변동성 및 중고차 물동량 감소 등 대내외 악조건에도 불구하고, 수출입 및 환적 부문에서 전반적인 물동량 증가를 나타냄
 - 주요 수출 품목은 기계류, 섬유, 플라스틱·고무류 등이며, 수입 품목은 전자기기, 목재, 잡화 등이 포함됨
 - IPA는 신규 물동량(사무용 가구, 농산물, 전자상거래)을 유지하는 한편, 코로나19 이후 중단됐던 국외 포트세일즈(중국, 베트남, 유럽 등)를 재개, 올해 목표인 350만 TEU 달성을 위해 선·화주 대상 마케팅을 강화할 계획임

인천항 연도별 컨테이너 300만 TEU 달성일

| 구분 | '17년 | '18년 | '19년 | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 |
|-----|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 달성일 | 12.27. | 12.18. | 12.21. | 12.2. | 11.24. | 12.10. | 11.17. | 11.06. |

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

2 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 사업 실시협약 체결⁵⁾

- IPA는 11월 12일, 인천신항 1-2단계 ‘컨’부두 사업 우선협상대상자인 인천 글로벌 컨테이너 터미널 컨소시엄(IGCT)⁶⁾과 실시협약을 체결함
 - 인천신항 1-2단계는 A구역 3선석(1,050m)이 '27년 우선 공급되며, 연간 하역능력은 138만 TEU에 달함
 - 신규 선석 공급 시 인천항 전체 컨테이너 하역능력은 408만 TEU로 증가할 예정이며, 향후 물동량 수급 상황에 따라 B구역 1선석(350m)이 추가 개발될 경우 IGCT에서 통합 운영할 계획임

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

4) 인천항만공사 보도자료(2024.11.07.), <https://www.icpa.or.kr/article/view.do?articleKey=28834&searchSelect=title&boardKey=217&menuKey=400¤tPageNo=2> (2024.11.19. 검색)

5) 인천항만공사 보도자료(2024.11.12.), <https://www.icpa.or.kr/article/view.do?articleKey=28860&searchSelect=title&boardKey=217&menuKey=400¤tPageNo=1> (2024.11.19. 검색)

6) 인천 글로벌 컨테이너 터미널 컨소시엄(IGCT) : 고려해운, 선광, 한진, E1, HMM 등 5개 해운항만기업으로 구성

3) 여수·광양항

① 광양항, 제2석유화학부두 첫 케미컬가스 운반선 입항⁷⁾

- 여수광양항만공사(YGPA)는 지난 11월 21일 광양항 제2석유화학부두에서 선박 첫 입항 행사를 가졌다고 밝혔
- 제2석유화학부두는 광양항 체선 저감, 여수산단 석유화학 산업을 지원하기 위해 건설한 부두로, 부두 운영 활성화와 지속적인 석유화학 관련 물동량 증대를 기대함
 - 이번에 입항한 선박(VAST OCEAN호)은 5천 톤급 케미컬가스 운반선으로 부두 화주사인 (주)한화의 암모니아 물량 약 3천 톤을 하역할 예정임
 - 제2석유화학부두는 올해 연말까지 주 1~2회 선박이 입항하여 석유화학 관련 물량을 처리할 예정임

김영훈 전문연구원

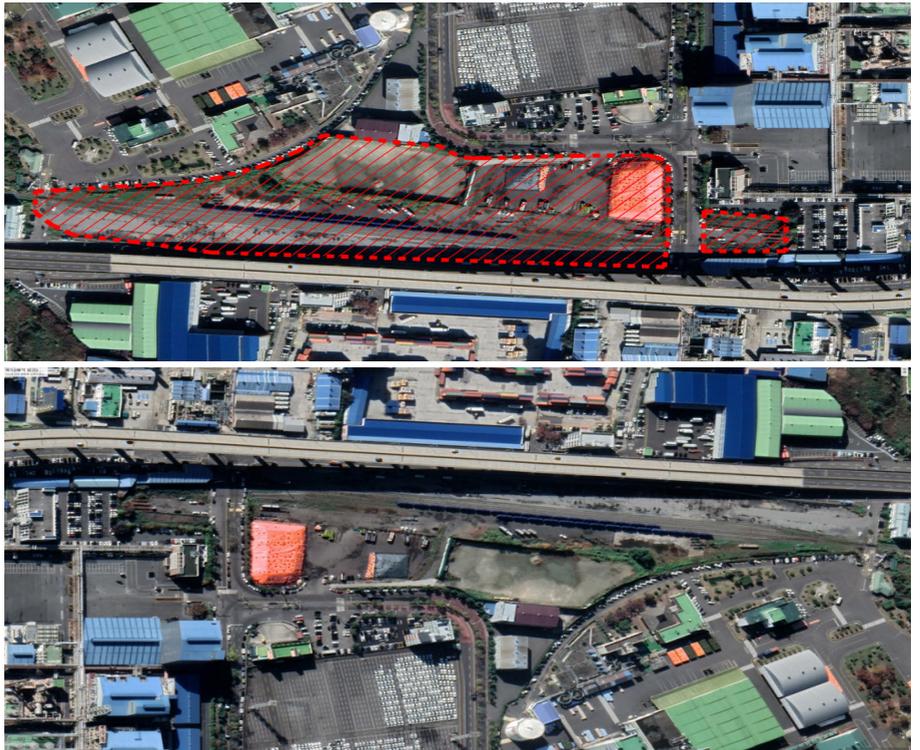
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

4) 울산항

① 울산항만공사(UPA), 울산항역 인접 항만부지에 물류시설 개발 추진⁸⁾

- 🏢 UPA는 울산 남구 매암동 울산항역에 인접한 부지에 물류창고 2개 동 건립을 위해 산업단지 개발 사업시행자 지정 및 실시설계 용역을 발주함
 - 울산항역에 인접한 약 17,000㎡ 규모(축구장 2.4개 넓이)의 항만부지에 물류시설개발이 추진됨에 따라 수출입 물류 활동 지원을 통한 울산항 활성화가 기대됨
 - 해당 부지는 현재 국가산업단지 구역으로 지정되어 있어 UPA는 산업단지 개발사업 인가를 위한 실시설계 용역을 추진하고 완료 시기에 맞춰 민간사업자를 선정하여 창고 건립을 시작할 계획임
 - '25년 이후 창고 2개 동이 본격적으로 운영되면, 본항 인근의 물류창고 추가 확보를 통한 다양한 화물 유치를 기대하고 있음

울산항역 물류시설
개발사업 위치



자료: 울산항만공사 보도자료(2024.10.17.), <https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcldx=671&mid=0501010000&&idx=14267>(2024.11.17. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

8) 울산항만공사 보도자료(2024.10.17.), <https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcldx=671&mid=0501010000&&idx=14267>(2024.11.17. 검색)

2 UPA, 지도기반의 '울산항 스마트 항만시설 관리시스템' 구축 추진⁹⁾

- UPA는 관리 중인 야적장, 수역, 건물 등 항만시설의 효율적인 관리·운영을 위해 지도 기반의 항만시설 관리시스템 구축을 추진하고 있음
 - 공사 소유의 항만시설이 울산시 남구, 동구, 울주군 등에 분산되어 있으며, 북신항 및 남신항 2단계 개발로 인해 항만시설이 증가할 예정임
 - 약 5억 원이 투입되는 본 시스템 구축 사업이 완료되면, 울산항 이용자들은 항만시설 조회·사용신청, 항만시설 계약 상태·조건, 거리 및 면적 계산 등을 웹 서비스를 통해 실시간 정보 조회가 가능해질 전망이다
 - 또한, 고지정보를 연동해 과거부터 현재까지 모든 계약정보를 기록하고 조회할 수 있는 기능도 포함되고 해당 플랫폼에서 울산항 모든 항만시설의 기초정보 확인이 가능해져 울산항 이용자들의 편의가 크게 증가할 것으로 기대됨

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

9) 울산항만공사 보도자료(2024.10.23.), <https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcldx=671&mid=0501010000&&&&idx=14270>(2024.11.17. 검색)

5) 평택·당진항

1 국내 첫 수소 차량운반트럭, 현대차 아산공장-평택항 구간 투입¹⁰⁾¹¹⁾¹²⁾

- 10월 28일, 평택항 수소교통복합기지에서 ‘현대자동차 수소 카트랜스포터 1호차 인도식’이 진행됨
 - ‘평택항 카트랜스포터 수소 전환 시범운영 사업’의 일환으로 진행됐으며, 평택항에서 운행 중인 디젤 카트랜스포터 차량을 수소 기반 차량으로 대체하기 위한 사업임
 - 시범사업에 투입되는 국내 첫 수소 차량운반트럭은 현대차 엑시언트 수소전기트럭 6×4 샤시캡 모델을 기반으로 자동차 운송 특수장비를 설치해 만들어졌으며, 최대 6대 적재가 가능함
 - 11월부터 현대차 아산공장에서 평택항까지 왕복 약 40km 구간에서 수출용 차량을 운반하는데 투입되어 실증운영 데이터를 쌓아 시범사업이 진행되는 6개월간 총소유비용(TOC)과 환경개선 효과를 분석할 예정임
 - 현대차는 이번 차량 공급 및 시범운영이 국내 수소 상용차 보급 확대에 기여하고 항만지역 주요 환경 오염원인 디젤 트럭을 친환경 수소전기트럭으로 대체하여 항만 탈탄소화 및 대기오염 개선에도 도움이 될 것으로 기대하고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

10) 연합뉴스(2024.10.28.), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20241026033400530?input=1195m>(2024.11.17. 검색)

11) 뉴스1(2024.10.29.), <https://www.news1.kr/industry/auto-industry/5582589>(2024.11.17. 검색)

12) 파이낸셜뉴스(2024.10.29.), <https://www.fnnews.com/news/202410291028398669>(2024.11.17. 검색)

6) 포항항

1 포스코 포항제철소 1선재공장 폐쇄¹³⁾¹⁴⁾

- ▶ 포스코는 글로벌 철강 시장 공급 과잉, 해외 저가 철강재의 공세, 설비 노후화 등의 영향을 종합적으로 고려해 11월 19일 포항제철소 1선재공장을 폐쇄함
 - 포항제철소 1선재공장은 '79년 가동을 시작해 지난 45년간 2,800만 톤의 선재 제품을 생산했으며, 해당 선재 제품은 못이나 나사의 재료가 되거나, 타이어코드, 비드와이어 등 자동차 고강도 타이어 보강재에 활용되어 옴
 - 포스코는 1선재공장에서 생산하던 제품을 포항 2~4선재공장에서 전환 생산할 계획이며, 앞으로 저가재 가격 중심의 경쟁 시장 비중을 축소하고 고부가가치 제품 위주로 생산 구조를 개편할 계획임
 - 한편, 현대제철 또한 연산 100만 톤 제강라인과 70만 톤 압연라인에서 봉강, 강관말뚝, 궤도, 소형 형강류 등을 생산하고 있는 포항 2공장의 폐쇄를 결정했으나, 노동자 조합의 반발 및 공장 가동 지속 요구로 협상에 난항을 겪고 있음

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

13) 해사신문(2024.11.19.), <http://www.haesanews.com/news/articleView.html?idxno=128048>(2024.11.20. 검색)

14) 페로타임즈(2024.11.20.), <https://www.ferrotimes.com/news/articleView.html?idxno=38076>(2024.11.20. 검색)

7) 동해·묵호항

1 '24년 강원권 연안 여객선 운항 종료¹⁵⁾

- 동해지방해양수산청(동해청)**은 동해와 강릉에서 울릉도로 가는 여객선 2척이 '24년 운항을 종료하고 '25년 3월에 운항을 재개한다고 밝힘

 - 겨울철에는 잦은 너울성 파도 발생 등 해상기상 악화로 인해 강원지역 여객선은 운항하지 않으며, 이 기간에는 선박 수리·정비, 정기 안전검사 및 선원 교육 등을 실시하여 내년도 운항을 대비함
 - 강원권 여객선 항로 중 동해-울릉 항로는 10월 27일, 강릉-울릉 항로는 11월 10일까지 운항했으며 '24년도 강원-울릉항로 총 이용객은 157,823명으로, 전년 대비 약 20% 감소함
 - 동해청은 겨울철 울릉도를 방문하려는 경우에는 포항 또는 후포지역 여객선 이용을 권고하며, '25년도 동해, 강릉 여객선의 안전 및 쾌적 운항을 위해 겨울철 동안 선박 검사·점검 및 선원 교육을 철저히 하겠다고 밝힘

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 동해 물류산업 포럼 개최, 항만 활성화 논의¹⁶⁾

- '24년 10월 30일 동해 현진관광호텔에서 (재)북방물류산업진흥원과 동해시, 물류산업진흥재단이 주최한 '2024 동해 물류산업 포럼'이 개최됨

 - 이번 포럼은 동해항과 묵호항을 중심으로 항만산업의 발전 방향과 동해시 경제 활성화 방안을 논의하기 위해 마련되었음
 - 포럼에서는 동해시 경제와 해양관광 활성화를 주제로 기초 발제를 진행했으며, 동해항 자유무역지역 지정 방안 및 중장기 발전 전략을 발표함
 - 종합토론에서는 다양한 전문가들이 참여해 동해·묵호항의 현안에 대해 심도 있는 논의를 진행함
- 북방물류산업진흥원은 동해항이 환동해권의 복합물류 거점 항만으로 성장하기 위한 노력을 강조하며, 이번 논의가 항만과 지역사회가 함께 발전할 수 있는 중요한 계기가 될 것이라고 평가함

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

15) 동해지방해양수산청 보도자료(2024.11.11.), <https://donghae.mof.go.kr/ko/board.do?menuIdx=2536&bbsIdx=107243>(2024.11.25. 검색)

16) 강원신문(2024.10.31.), <https://www.gwnews.org/news/articleView.html?idxno=249421>(2024.11.15. 검색)

8) 목포항

1 목포신항 해상풍력 터빈공장 유치 지연¹⁷⁾

-  목포지방해양수산청 주관으로 지난 10월 18일에 마감된 ‘목포항만배후단지 입주기업체 모집’에 응찰한 기업이 단 한 곳도 없어 유찰됨

 - 당초 입찰을 기대했던 세계 해상풍력 터빈 제조사인 베스타스가 입찰에 참여하지 않으면서 목포시를 국내 해상풍력산업 전진기지로 조성하여 목포신항을 해상풍력 지원 항만으로 육성하고자 하는 계획에 차질이 발생함
 - 지난 4월 전남도는 덴마크를 방문하여 베스타스 등이 연 3천억 원을 투자해 목포신항 항만배후단지 20만 m²에 연 최대 150대 터빈 생산 가능 시설을 건립하기로 투자협약을 체결한 바 있음
 - 그러나 금리 인상과 원자재 가격 상승, 공급망 차질 및 정책 불확실성 등으로 글로벌 해상풍력 시장이 침체기를 맞고 있어 베스타스가 입찰에 응하지 않은 것으로 파악되고 있음
-  이와 관련하여 목포시의 해상풍력단지 조성 및 목포신항 물동량 창출에 차질을 빚을 수 있다는 우려감이 나오고 있음
-  이에 지난 11월 14일 전남도는 베스타스와의 해상풍력 상호 협력 의지를 재확인하고 전남도의 해상풍력 프로젝트가 적기에 추진될 수 있도록 노력하겠다고 밝힘¹⁸⁾

 - 전남도와 베스타스는 터빈공장 착공 연기에 따른 대책과 안정적 공급망 구축 방안을 논의하는 등 상호협력 의지를 재확인함
 - 이를 위해 신안 집적화단지 조기 지정, 베스타스와 협력 가능한 국내 기업 발굴 및 육성, 해상풍력 특별법 제정, 신항 내 해상풍력 전용부두와 2단계 배후단지 등 해상풍력 지원 인프라 조성을 위해 예비타당성 면제와 조속한 국고 투입을 정부에 요청하는 등 다각도로 지원을 촉구하고 있음

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

17) 연합뉴스(2024.10.20.), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20241022071100054?input=1195m>(2024.11.20. 검색)

18) 전라남도청(2024.11.14.), [https://www.jeonnam.go.kr/M7116/boardView.do?seq=1957353&infoReturn=&menuId=jeonnam0202000000&displayHeader=&searchType=0&searchText=%ED%95%B4%EC%83%81&pageIndex=1&boardId=M7116&displayHeader=\(2024.11.20. 검색\)](https://www.jeonnam.go.kr/M7116/boardView.do?seq=1957353&infoReturn=&menuId=jeonnam0202000000&displayHeader=&searchType=0&searchText=%ED%95%B4%EC%83%81&pageIndex=1&boardId=M7116&displayHeader=(2024.11.20. 검색))

9) 대산항

1 국가부두 활성화를 위한 화주사·운영사 간담회 개최¹⁹⁾

- ▶ 대산지방해양수산청(대산청)은 서산시와 공동으로 대산항 항만 이용 서비스 확대 및 국가부두 신규물량 창출 방안 협의를 위해 화주사·운영사 간담회를 10월 28일 개최함
- 간담회에는 대산항 주요 화주사, 운영사(하역사), 물류사 및 서산시 관계자 등이 참석했으며, 대산항 서비스 전반에 대한 애로사항과 현안을 공유하고 물동량 창출 협력방안을 논의함
- 대산항은 물동량 기준, 전국 6위를 기록하고 있으나 상대적으로 국가부두 취급 화물은 감소·정체하고 있음
- 특히 컨테이너 물량 감소는 ‘주요 기항 선사의 서비스 중단’, ‘중국 생산물량 증가에 따른 대 중국 물량 감소’, ‘하역장비 등 항만 인프라 부족에 따른 지역기업의 외면’ 등이 주요 원인으로 제기됨
- 대산청은 화주사 등에서 요청한 ‘신규항로 개설’, ‘인센티브 활성화’, ‘하역시간 연장’ 등의 개선 요구에 대해 관계기관과 함께 지원방안을 논의하고 서비스 저해 요소 개선에 힘쓸 계획임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

19) 대산지방해양수산청 보도자료(2024.10.30.), <https://daesan.mof.go.kr/ko/board.do?menuIdx=3019&bbsIdx=107019>(2024.11.17. 검색)

10) 군산항

① 군산항 국제여객터미널 확장 공사 준공²⁰⁾

- 📍 군산항의 국제여객터미널 확장 공사가 준공됨에 따라 여객수용능력이 기존 600명에서 1,200명으로 증가하는 등 여행객의 편의가 향상될 것으로 전망됨
 - 기존 터미널은 '04년 개장 이후 수용인원 부족으로 인한 불편(입출국 수속 지연, 공간 협소 등)이 대두되어, 164억 원을 투입해 약 4년 9개월간 증축 공사를 진행함
 - 증축된 터미널은 연면적 1만 1,674㎡로 확장되었고, 여객 승하선을 안전하게 할 수 있도록 터미널 건물에서 여객선으로 연결되는 탑승교 설치를 통해 여객선 이용객 편의가 향상될 것으로 기대됨

군산항 국제여객터미널 전경



최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

11) 마산항

① 창원시, 국비 확보 위한 마산항 내호구역 정화 사업 추진²¹⁾

- 창원시는 '24년 11월 11일부터 12일까지 국회를 방문하여 창원시의 주요 사업에 대한 '25년도 국비 확보를 위한 활동을 전개함
 - 이번 방문에서 창원시는 혁신성장을 이루기 위해 다양한 사업을 건의했으며, 이 중 마산항 내호구역 오염퇴적물 정화 사업이 포함됨
 - 창원시는 마산항 내호구역의 오염퇴적물 정화의 필요성과 이를 통해 지역 환경 개선 및 항만 경쟁력 강화를 이루겠다는 의지를 피력함
 - 특히 국회 예산심의회 본격적으로 시작된 시점에 정부 예산안에 이 사업이 포함될 수 있도록 주요 국회의원과 예결위원들을 대상으로 설명과 건의를 진행함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

21) 에너지경제뉴스(2024.11.13.), <https://m.ekn.kr/view.php?key=20241113021060902>(2024.11.23. 검색)

02 국외 항만 동향

1) 중국



1 '24년 10월 중국 수출 2년 만에 가장 큰 폭으로 증가²²⁾

- ◆ '24년 10월 중국 수출은 전년 대비 12.7%로 증가하며 2년 만에 가장 큰 폭의 증가율을 기록함**

 - 미국과 유럽연합(EU)의 추가 관세를 앞두고 주요 시장이 재고를 서둘러 출하하면서 수출이 크게 증가함
 - 중국에서 미국으로의 수출은 전년 대비 8.1% 증가하였으며, 유럽으로의 수출은 같은 기간 12.7% 증가함

- ◆ 트럼프 대통령의 관세 압력이 '25년 본격적으로 시작되기 전 4분기 동안 더 많은 물량이 이동할 것으로 전망되면서 수출 강세가 이어질 것으로 전망됨**

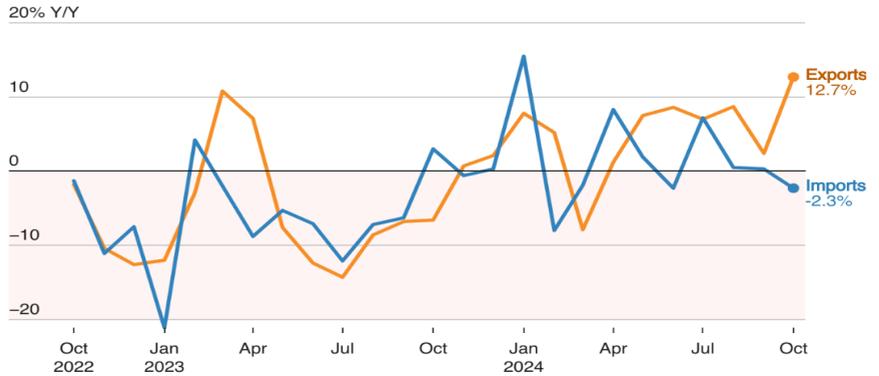
 - 트럼프 대통령의 당선으로 미국 수입업체들은 관세 정책 시행 전에 물량을 확보하려는 움직임으로 중국 수출에 단기적인 부양 효과를 가져올 가능성이 있음
 - 다만, 제품에 대한 수요가 약화되어 해외 구매처를 찾기 힘들어서 중국 생산업체들이 가격을 낮추거나 재고를 단순히 중국 외부로 이동시키고 있다는 분석도 함께 나오고 있음
 - 또한, 9월 태풍 등 날씨 영향으로 인한 배송 차질이 완화되면서 지연되었던 주문들이 발송된 것도 수출 증가에 기여한 것으로 나타남

- ◆ 한편, 중국 내수 침체로 인해 수입은 같은 기간 2.3% 감소하여 4개월 만에 감소세로 전환됨**

 - EU 및 동남아 경제권으로부터의 수입은 각각 6.1%, 7.3% 감소하였으며, 이는 중국의 유효 수요 회복 부진과 낮은 수입 가격 등에 따른 영향으로 분석되고 있음

22) REUTERS(2024.11.07.), [https://www.reuters.com/markets/asia/chinas-oct-exports-soar-past-forecast-trade-war-with-west-looms-2024-11-07/\(2024.11.20. 검색\)](https://www.reuters.com/markets/asia/chinas-oct-exports-soar-past-forecast-trade-war-with-west-looms-2024-11-07/(2024.11.20. 검색))

중국 수출입 전년 대비 증가율



자료: REUTERS, <https://www.reuters.com/markets/asia/chinas-oct-exports-soar-past-forecast-trade-war-with-west-looms-2024-11-07/> (2024.11.20. 검색)

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 미·중 대립 속 라틴아메리카를 중국 무역 허브로 연결²³⁾

- 트럼프 재집권으로 미국과 중국의 갈등이 심화될 것으로 전망되는 가운데 중국은 라틴아메리카에서 입지를 강화하기 위한 메가포트를 조성하여 중국과 연결함

 - 트럼프는 중국산 제품에 대해 최대 60% 관세를 부과하겠다는 공약으로 대통령으로 당선된 가운데, 중국은 새로운 메가포트 조성을 통해 북미를 완전히 우회하는 무역 경로 창출을 기대하고 있음
- 중국이 이 같은 목적으로 개발한 항은 페루의 찬카이항으로 중국 국영 기업 코스코 해운이 약 35억 달러를 투자하였으며, 지난 11월 14일에 정식 개항함

 - 중국 시진핑 주석이 아시아태평양경제협력체(APEC) 정상회의 차 페루에 참석, 찬카이항 개항식도 직접 참석함으로써 해당 사업의 중요성을 보여주고 있음
- 찬카이항은 초대형 컨테이너선 수용이 가능한 심해 항만으로, 아시아 대형 시장으로 연결되는 중심지를 목표로 운영될 예정임

 - 본격적인 운영을 시작하면 칠레, 에콰도르, 콜롬비아, 브라질에서 생산된 상품이 해당 항만을 통해 상하이와 기타 아시아 항만으로 수출될 것으로 예상됨
 - 중국은 이미 브라질산 대두, 칠레산 구리 등 해당 지역의 수출품에 대한 높은 수요를 보이고 있으며 운항 시간도 기존 35일에서 23일로 단축할 수 있을 것으로 기대하고 있음

23) BBC(2024.11.16.), [https://www.bbc.com/news/articles/ckg79y3rz1eo\(204.11.20. 검색\)](https://www.bbc.com/news/articles/ckg79y3rz1eo(204.11.20. 검색))

- ▶ 그러나 라틴아메리카 내 중국 영향력 확대로 인한 우려의 목소리도 함께 나오고 있음
 - 해당 지역에서는 저가의 중국산 제품이 유입되어 국내 산업을 약화시킬 수 있다는 우려가 커지고 있으며, 이에 따라 칠레와 브라질은 저가 외국 제품에 대한 개인 소비자의 세금 면제를 폐지함
 - 또한, 중국 군함의 접안 가능성도 배제할 수 없어 미국의 군부 강경파들은 이를 심각하게 우려하고 있음

찬카이항 건설 현장 모습



주 : 2024.10.29. 기준 사진

자료 : AP News, <https://apnews.com/article/china-peru-port-poverty-latin-america-1e06904f76cca1d7aaf19bca8bd24d93>
(2024.11.20. 검색)

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2) 아시아



1 싱가포르항, 벙커 판매량 9개월 만에 최고치 기록²⁴⁾

- 📌 싱가포르항의 '24년 10월 기준 벙커 판매량은 488만 톤으로 9개월 만에 최고치를 기록함
 - 이 같은 수치는 전월 및 전년 동기 대비 각각 11% 증가한 것으로 벙커링 선박 기항(전월 대비 5.7% 증가) 및 컨테이너 물동량 증가(전월 대비 6.5% 증가)에 기인함
 - 저유황유의 판매량은 251만 톤으로 전년 대비 11% 증가하였으며, 이는 벙커 프리미엄이 약세를 보이는 가운데 현물 수요 증가에 따른 것으로 보임
 - 또한 고유황유의 판매량 역시 180만 톤 이상으로 급증하면서 최근 수년간 최고치를 기록하였는데, '24년 들어 스크러버를 장착한 선박의 투입이 증가한데 따른 것으로 추정됨
 - 아울러 선박용 경유 35만 톤, 바이오 연료 14만 톤(사상 최고치), LNG 5만 톤(전월 대비 37% 증가) 등 견조한 증가세를 나타내고 있음

최상균 전문연구원

051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

2 일본 수출 증가, 그러나 美 보호무역주의 정책에 따른 위협 상존²⁵⁾

- 📌 10월 기준 일본의 수출은 전년 동기 대비 3.1% 증가하여 당초 전망치인 2.2%를 상회하였으며, 특히 중국으로의 수출이 1.5% 증가함
 - 중국으로의 수출은 반도체 제조 장비에 대한 수요 증가가 1.5% 증가를 견인한 반면, 일본의 최대 수출 대상국인 미국으로의 수출은 자동차 출하량 약세로 6.2% 감소함
 - 10월 수입은 전년 동월 대비 0.4% 증가하여 예상치인 0.3% 감소에 비해 증가하였으나, 4,612억 엔의 무역 적자가 발생함
 - 한편, 미국 도널드 트럼프의 대통령 당선에 따른 보호무역정책 우려로 일본 기업들은 향후 무역에 대한 불확실성과 GDP 감소를 우려하고 있음

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

24) Marine Link(2024.11.14.), [https://www.marinelink.com/news/singapore-bunker-sales-hit-ninemonth-high-519256\(2024.11.19. 검색\)](https://www.marinelink.com/news/singapore-bunker-sales-hit-ninemonth-high-519256(2024.11.19. 검색))

25) Reuters(2024.11.20.), [https://www.reuters.com/world/japan/japans-exports-expand-oct-potential-trump-tariffs-dim-outlook-2024-11-20/\(2024.11.21. 검색\)](https://www.reuters.com/world/japan/japans-exports-expand-oct-potential-trump-tariffs-dim-outlook-2024-11-20/(2024.11.21. 검색))

3 인도, 세계 최대 항만 건설 계획 발표²⁶⁾

◆ '인도 경제 정상회의(IES) 2024'에서 인도의 해운부 장관은 해양확장 계획의 일환으로 세계 최대 항만 건설 계획을 발표함

- 해운부 장관은 인도가 해양 강국으로 부상하고 있으며, 첨단 항만 개발부터 컨테이너 제조에 이르기까지 다양한 이니셔티브를 소개함
- 인도는 세계 컨테이너 수송량에서 약 2.4%를 담당하며, 과거 대비 점유율이 지속적으로 증가하고 있으며, 컨테이너 처리시간도 과거 44시간에서 22시간으로 대폭 단축되어 해상 물류 분야에서 입지를 강화하고 있음
- 인도는 지속적으로 세계 최대 항만 건설 등 해양 인프라를 혁신하고 글로벌 해상 무역에서의 경쟁력을 강화할 것이라고 강조함

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

26) Logisticsinsider.in(2024.11.13.), <https://www.logisticsinsider.in/india-plans-the-worlds-largest-port-as-part-of-ambitious-maritime-expansion/>(2024.11.21. 검색)

3) 미주



1 캐나다 항만파업 심화²⁷⁾

서부의 밴쿠버항이 파업으로 항만이 봉쇄됨

- 국제항만창고노동조합(ILWU) 캐나다 514지부와 브리티시컬럼비아 해사고용자협회(BCMEA)는 '23년 3월부터 계약이 종료되면서 새로운 협약을 체결을 위한 협상을 진행해왔음
- ILWU는 밴쿠버항 센텀터미널에 도입된 자동화기기를 둘러싸고 강경한 태도를 취하면서 BCMEA가 최종 조건으로 제시한 4년간 19.2% 임금 인상, 퇴직금 15% 인상 등을 받아들이지 않음
- ILWU 캐나다 514지부는 11월 4일부터 파업에 돌입했으며, BCMEA는 같은 날 직장 봉쇄를 단행하면서 항만 운영이 중단됨
- 밴쿠버항은 자국 화물뿐 아니라 미국 발착 화물을 많이 처리해, 파업이 장기화되면 미국 중서부 제조업에도 타격을 줄 가능성이 큼

동부의 몬트리올항도 파업으로 항만이 봉쇄됨

- 캐나다에서 두 번째로 큰 항만이자 동부를 대표하는 몬트리올항에선 항만노조(CUPE) 375지부와 해사고용주협회(MEA)는 '23년 12월 31일부터 계약이 만료됨
- MEA는 6년에 걸쳐 임금을 20% 인상하는 방안을 제안했으나 CUPE 375 측은 서안 항만과 비슷한 수준으로 4년간 20% 인상을 요구하면서 견해 차이를 보임
- CUPE 375는 10월 31일부터 무기한 파업에 돌입했으며, 해사고용주협회(MEA)는 노조 측이 최종 협상을 거절하자 11월 10일 저녁부터 직장을 봉쇄함

정부는 파업 종단을 위한 중재를 촉구하고 있지만 협상 교착 상태는 지속되고 있음

- 밴쿠버항은 곡물과 석탄을 취급하는 웨스트쇼어 터미널은 분쟁 영향 없이 하역이 지속되고 있으며, 몬트리올항은 3개 터미널은 전면 폐쇄되고 3개 터미널만 운영되고 있음
- 캐나다 노동부 장관은 노사관계위원회(CIRB)에 구속력 있는 중재를 요청하겠다고 발표하며 사태 해결에 나섰으나, 밴쿠버항과 몬트리올항 모두 협상이 결렬된 상태로 파업이 계속되고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

4) 유럽



1 MSC의 함부르크 HHLA 투자 최종 승인²⁸⁾

- MSC는 11월 15일 독일 함부르크항에 위치한 터미널 운영사 HHLA에 대한 지분 49.9% 인수를 위한 최종 승인을 받은 것으로 확인됨

 - MSC는 계약 조건에 따라 함부르크시로부터 추가 지분을 인수하여 49.9% 소유권을 가지게 되며, 함부르크시는 51.1% 지분을 유지하며 HHLA의 경영을 위한 협력 협정을 체결함
 - MSC의 투자는 북유럽 지역의 경쟁 심화와 항만 운영의 현대화 및 투자 필요성을 해결하기 위한 중요한 단계였으며, MSC는 함부르크항의 물동량 증가와 독일 본사를 함부르크에 설립할 것을 약속한 것으로 알려짐
 - 이번 투자는 HHLA가 지난 몇 년간의 어려움을 극복하고 '24년 첫 9개월 동안 플러스 성장을 기록한 시점에 이루어졌으며, 이 기간 수익은 전년 동기 대비 8.5% 증가한 약 12억 유로를 기록한 것으로 알려짐
 - 한편, HHLA 함부르크 터미널의 컨테이너 처리량은 전년과 거의 동일하게 450만 TEU 미만을 기록했으며, 우크라이나 전쟁으로 인한 혼란과 최근 홍해 컨테이너선 경로 변경의 영향을 받았다고 발표함

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

28) The Maritime Executive(2024.11.15.), <https://www.maritime-executive.com/article/msc-gets-final-approval-for-investment-in-hamburg-terminal-operator-hhla> (2024.11.20. 검색)

2 발렌시아항, 극심한 홍수 피해로 일주일 중단 후 서비스 복구²⁹⁾

- 10월 29일 발렌시아 지역에 기록적인 폭우와 홍수가 발생하여 200명 이상의 사망자와 광범위한 인프라 피해가 발생한 가운데, 발렌시아항은 11월 5일 컨테이너 작업이 재개되고 적체된 물량 해소 작업을 시작했다고 발표함**

 - 발렌시아항은 스페인에서 두 번째로 큰 항만이자 유럽 내 주요 환적 허브이며, 홍해를 우회하는 선박이 증가하면서 환적 중요성이 더욱 부각되었고, '24년 상반기 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 14% 증가한 270만 TEU를 기록하는 등 성장세를 보였음
 - 10월 29일 광범위한 홍수 피해로 인해 도로, 철도, 항만 중단 등 800만 명 이상의 주민이 영향을 받았으며, 인명 구조, 전력 복구, 구호 자금 승인, 인프라 복구 작업 등이 진행됨
 - 10월 30일 오전부터 발렌시아항은 선박 입출항을 재개했으며, 11월 5일 컨테이너 터미널 게이트 운영을 앞당겨 CSP와 APM 터미널이 오전 6시부터, MSC 터미널이 오전 8시부터 작업을 시작하도록 함
 - 그러나 서비스가 재개되었음에도, 하파그로이드 등 주요 선사들은 작업 속도와 인력이 제한된 상태에서 터미널이 운영되고 있어 지속적인 지연이 예상된다고 경고하였음

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

29) The Maritime Executive(2024.11.05.), <https://www.maritime-executive.com/article/a-week-after-devastating-floods-spain-s-valencia-port-is-restoring-service> (2024.11.20. 검색)

5) 오세아니아



1 시드니항 글리브 아일랜드 재개발 계획 논란³⁰⁾

- 시드니항 글리브 아일랜드의 재개발 계획 관련해 뉴사우스웨일스(NSW) 정부가 베이스 메트로(Bays Metro)역 주변에 주거용 부동산을 건설할 가능성을 평가하는 보고서를 의뢰하면서, 이 지역의 활용에 대한 우려가 커지고 있음

 - 주요 비판은 이 개발이 시드니의 상징적인 대형 행사인 새해맞이 불꽃놀이(New Year's Eve Fireworks)와 비비드 시드니(Vivid Sydney)와 같은 주요 행사를 위협할 수 있다는 점에 초점이 맞춰져 있음
 - 글리브 아일랜드는 260m 길이의 부두를 통해 불꽃놀이를 위한 크레인 작업과 바지선 준비를 가능하게 하는 주요 시설임
 - 비비드 시드니의 드론 쇼도 이 부두를 이용한 바지선 구축과 장비 설치 덕분에 실현되며 전문가는 이 부두가 없다면 현재와 같은 방식으로 불꽃놀이를 진행하는 것이 불가능하다고 경고함
- 이와 관련해 일부에서는 글리브 아일랜드를 대신해 보타니항, 캠블라항, 또는 뉴캐슬항을 이용할 것을 제안했으나, 행사 전문가들은 이 대안에 회의적인 입장을 보임

 - 항만 진입 조건이나 기타 복잡한 상황으로 인해 이러한 대체 장소는 현실적으로 불가능하다는 의견임
- 전문가는 글리브 아일랜드가 시드니 경제, 문화, 관광에 필수적인 역할을 한다고 강조하며, 이 지역의 주요 행사 진행에 대한 위협이 매우 심각한 문제라고 말함

 - 시드니항은 세계적인 행사 개최에 강점을 가지고 있지만, 이를 유지하려면 글리브 아일랜드와 같은 안정적인 기반이 필수적이라고 밝힘

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

30) MSN(2024.11.25.), [https://www.msn.com/en-ph/news/other/huge-debate-erupts-over-massive-sydney-harbour-redevelopment/ar-AA1uGKH0?apiversion=v2&no-servercache=1&domshim=1&renderwebcomponents=1&wcseo=1&batchservertelemetry=1&noservertelemetry=1\(2024.11.25. 검색\)](https://www.msn.com/en-ph/news/other/huge-debate-erupts-over-massive-sydney-harbour-redevelopment/ar-AA1uGKH0?apiversion=v2&no-servercache=1&domshim=1&renderwebcomponents=1&wcseo=1&batchservertelemetry=1&noservertelemetry=1(2024.11.25. 검색))

6) 아프리카



1 ICTSI, 더반 컨테이너 터미널 법적 분쟁 결과 비판³¹⁾

- 국제 컨테이너 터미널 서비스(International Container Terminal Services, Inc., ICTSI)는 남아프리카 공화국의 더반 컨테이너 터미널(Durban Container Terminal, DCT)을 둘러싼 머스크(Maersk)와의 법적 분쟁에서 이례적인 공개 성명을 발표하며 머스크를 강하게 비판함**

 - ICTSI는 머스크가 남아프리카 국영 기업인 트랜스넷(Transnet)과의 ICTSI 협정을 방해하고 있다고 주장함
 - ICTSI는 올여름 트랜스넷 항만 터미널(Transnet Port Terminals, TPT)과 함께 25년간 더반 컨테이너 터미널 피어 2(DCT Pier 2)를 건설 및 현대화하는 합작 투자 계약을 체결함
 - DCT Pier 2는 트랜스넷의 가장 큰 컨테이너 터미널로, 더반 항만 전체 처리량의 72%, 남아프리카 전체 항만 교통량의 46%를 차지함
- 지난달, 머스크의 자회사인 APM 터미널(APM Terminals, APMT)은 ICTSI의 남아프리카 최대 항만 접근을 차단하기 위해 법적 조치를 취함**

 - 머스크는 ICTSI가 입찰 당시 요구된 재무 안정성 기준을 충족하지 못했다고 주장하며 소송을 제기했으며, 법원은 ICTSI가 경쟁 업체들에게 제공되지 않은 특혜를 받았다고 판단하여 계약의 공정성에 문제를 제기함
 - 이에 따라 법원은 ICTSI와 트랜스넷 간의 협정을 일시적으로 중단시켰으며 최종 판결이 내려질 새해까지 ICTSI와 트랜스넷 간의 계약을 보류할 가능성이 있다고 밝힘
- ICTSI는 머스크가 남아프리카 시장을 독점하려는 의도를 가지고 있다고 비난, 머스크가 SAF Marine을 인수한 후 20년 넘게 남아프리카 시장을 지배해 왔으며, 현재 강력한 가격 책정 권한과 지배적 위치를 유지하고 있다고 주장함**

 - ICTSI는 머스크가 독립적인 공용 터미널 운영자의 진입을 막기 위해 절박한 시도를 하고 있다며, 경쟁력 있는 입찰서를 내지 못한 뒤 법원을 이용해 프로세스를 지연시키고 있다고 비난함
 - 또한, ICTSI가 머스크보다 1억 달러 더 높은 입찰가를 제시했음에도 머스크가 법적·기술적 세부사항을 이용해 이의를 제기하고 있다고 지적함

31) Port technology(2024.11.14.), <https://www.porttechnology.org/news/ictsi-ceo-challenges-maersk-in-durban-container-terminal-legal-dispute/>(2024.11.18. 검색)

- ICTSI는 이번 판결이 단순한 계약 분쟁을 넘어 남아프리카 정부의 경제 의제와 민영화 노력을 저해한다고 주장함
- ICTSI는 남아프리카의 기업들은 항만의 비효율성으로 인해 큰 고통을 겪고 있으며, 컨테이너 항만의 수익성과 물동량이 급감하고 있다고 언급함
- 머스크가 남아프리카 물류 시스템을 독점적으로 통제하려는 의도가 있다고 강조하며, 이번 사건이 미래의 민간 파트너십에도 부정적인 선례를 남길 수 있다고 경고함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

03 품목 및 산업 동향

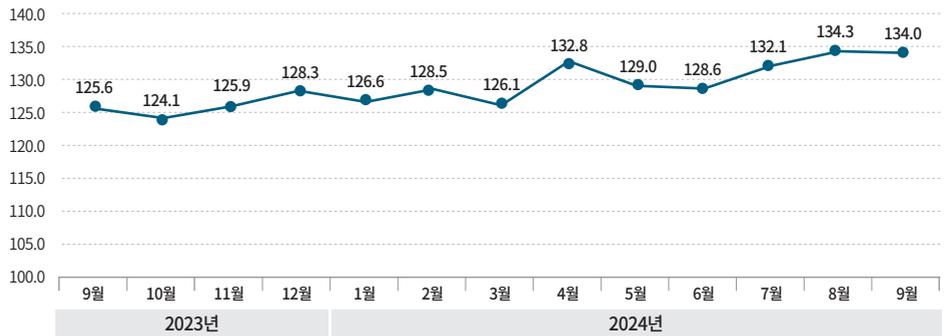
1) 컨테이너



컨테이너 항만물동량 처리지수

1 '24년 9월 컨테이너 항만물동량 전월 대비 0.2% 감소³²⁾

- '24년 9월 컨테이너 항만물동량 지수는 전월 대비 0.2% 소폭 감소하였으나, 전년 동월 대비 6.7% 증가한 134.0p를 기록함
 - 중국 항만에서의 컨테이너 물동량 처리 실적은 149.2p로 전월 대비 0.3% 감소한 반면, 전년 대비 8.2% 증가함
 - 유로존 북부와 독일 지역의 9월 항만물동량 지수(North Range Index)는 114.1p로 전월 대비 0.3% 감소, 전년 대비 10.2% 증가함



| 구분 | 2023년 | | | | 2024년 | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|
| | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| Total | 125.6 | 124.1 | 125.9 | 128.3 | 126.6 | 128.5 | 126.1 | 132.8 | 129.0 | 128.6 | 132.1 | 134.3 | 134.0 | -0.2 | 6.7 |
| China Index | 137.9 | 136.0 | 137.8 | 144.1 | 140.6 | 138.7 | 134.0 | 156.0 | 140.9 | 141.3 | 146.8 | 149.6 | 149.2 | -0.3 | 8.2 |
| North Range Index | 103.5 | 104.2 | 102.5 | 104.1 | 95.6 | 108.7 | 112.4 | 111.0 | 111.4 | 110.3 | 111.8 | 114.4 | 114.1 | -0.3 | 10.2 |

주: 2015=100, 계절조정
 자료: IISL, [https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0924\(2024.11.20. 검색\)](https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0924(2024.11.20. 검색))

이나영 전문연구원
 051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

32) ISL(2024.10.25.), [https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0924\(2024.11.20. 검색\)](https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0924(2024.11.20. 검색))

2 UNCTAD, '2024년 해상 운송 보고서(2024 Review of maritime transport)' 발간³³⁾

- UNCTAD는 최근 '2024년 해상 운송 보고서' 발표에서 무역 흐름과 공급망의 지역화로 인해 세계화 패턴에 변화가 생겼으며 세계 무역이 '22년 감소세에서 회복하였지만 여전히 취약한 상태에 머물고 있다고 밝힘

 - 세계 해상 무역은 '17년 6%에서 '23년 2.6% 하락하였으며, 컨테이너 항만물동량 또한 같은 기간 6%에서 4.7%로 감소함

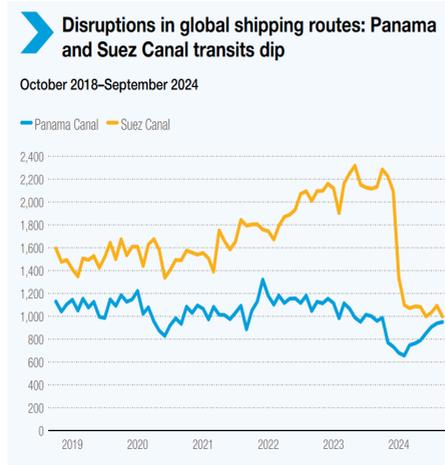
- 주요 초크포인트(choke point)는 지정학적 갈등과 기후 변화로 인해 더 큰 압박을 받고 있으며, 이로 인해 선박의 항로가 연장되고 공급망에 부담이 가중되는 등 비용 상승으로 이어짐

 - '23년 수에즈와 파나마 운하를 통과하는 선박 통행량은 약 절반으로 감소하였으며, '24년 상반기에는 더 큰 폭으로 하락함
 - 수에즈 운하의 통과 용량은 약 70%가 감소하였으며, 희망봉으로 우회하는 선박은 89% 증가함
 - 항로의 변화는 연료, 인건비, 보험, 용선 비용을 증가시켰으며, 이산화탄소 배출량도 증가시킴
 - 이로 인해 '24년 상반기 상하이 컨테이너 운임 지수(SCFI)는 '23년 말 대비 약 2배 이상 상승하였으며, 이와 같은 운임상승은 글로벌 소비자 물가를 '25년까지 0.6% 인상할 가능성이 있음

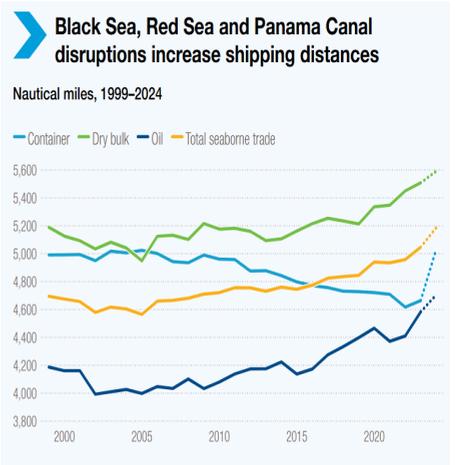
33) UNCTAD(2024.10.22.), <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>(2024.11.20. 검색)

- ▶ 한편, UNCTAD는 복원력 있는 인프라, 저탄소 선박으로의 전환 등을 통해 지속 가능한 해상 무역을 실현해야 한다고 강조함
 - 특히 지역 중심의 무역 연결성 강화와 녹색화된 공급망이 해상 운송의 미래를 좌우할 중요한 열쇠라고 언급함

주요 초크포인트 차질로 인한 운항횟수 및 운송거리 영향



<운하별 통과량 현황>



<선종별 운송 거리 추이>

자료: UNCTAD, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>(2024.11.20. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2) 양곡

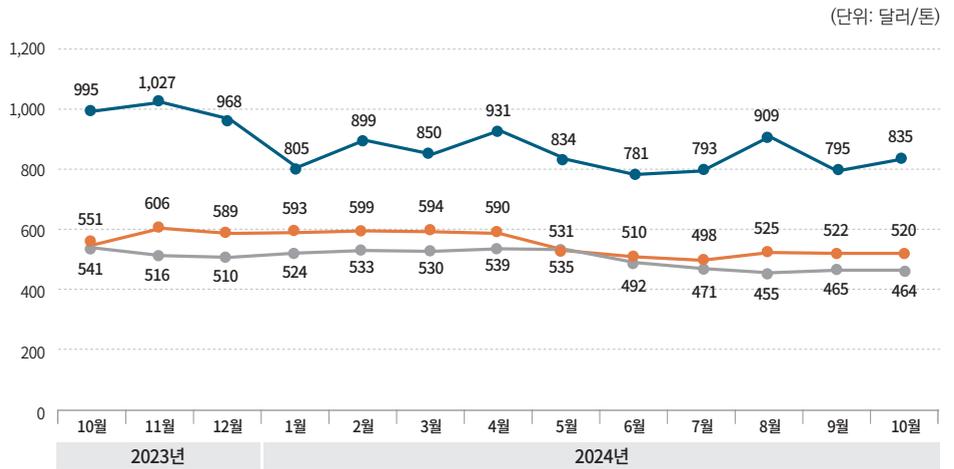


1 '24년 10월 밀과 옥수수의 수입단가는 식용 및 사료용에서 전년 동월 대비 감소추세 기록³⁴⁾

- 10월 식용 밀의 수입단가는 전월 대비 0.3% 증가한 톤당 316달러를 기록하였으나 사료용은 3.7% 감소한 톤당 257달러를 기록함
- 옥수수 수입단가는 식용에서 전월 대비 1.5% 증가한 톤당 273달러, 사료용의 경우 톤당 248달러로 전월과 유사한 수준을 나타냄
- 대두박(사료용)의 10월 수입단가는 톤당 464달러로 전월 대비 0.2% 감소하였으나 식용의 경우 전월 대비 5.0% 증가한 톤당 835달러를 기록함

콩 용도별 수입단가 추이

- 콩 식용
- 콩 채유용
- 콩 대두박



밀과 옥수수 수입단가 추이

| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | | |
|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|----------|-------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 | |
| 밀 | 제분 | 324 | 336 | 328 | 341 | 335 | 334 | 331 | 319 | 324 | 315 | 301 | 315 | 316 | 0.3 | -2.5 |
| | 사료용 | 308 | 292 | 277 | 274 | 274 | 275 | 273 | 276 | 277 | 262 | 265 | 267 | 257 | -3.7 | -16.6 |
| 옥수수 | 제분 | 289 | 276 | 276 | 292 | 267 | 272 | 276 | 258 | 277 | 256 | 264 | 269 | 273 | 1.5 | -5.5 |
| | 사료용 | 284 | 263 | 252 | 258 | 258 | 257 | 258 | 260 | 251 | 246 | 246 | 248 | 248 | - | -12.7 |

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

34) 한국농촌경제연구원 국제곡물 관측월보(2024.11.4.), [http://www.krei.re.kr:18181/board/market_trande/view/wr_id/7892/page/1\(2024.11.20. 검색\)](http://www.krei.re.kr:18181/board/market_trande/view/wr_id/7892/page/1(2024.11.20. 검색))

2 2024/2025년 세계 곡물 시장 전망³⁵⁾

- 📌 미국 농무부(USDA)에 따르면, 전반적으로 곡물 생산량 및 소비량은 증가한 반면, 교역량과 재고량은 감소할 것으로 전망함
 - 세부적으로 밀은 공급량 및 교역량 등에서 소폭 감소할 것으로 전망된 반면, 쌀은 모든 지표에서 증가세를 나타낼 것으로 전망됨
 - 옥수수는 생산량이 감소하고 소비량이 증가하면서 기말재고량 및 재고율에 있어 하락이 예상됨

(단위: 만 톤, %)

2024/25
세계 곡물시장 전망

| 구분 | 전체 곡물 (전년 대비 증가율) | 밀 (전년 대비 증가율) | 쌀 (전년 대비 증가율) | 옥수수 (전년 대비 증가율) |
|-------|----------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 생산량 | 282,525(+0.39%) | 79,473(+0.55%) | 53,381(+2.23%) | 121,940(-0.79%) |
| 공급량 | 361,812(+0.30%) | 106,097(-0.28%) | 70,252(+1.51%) | 141,931(+0.30%) |
| 소비량 | 284,805(+1.09%) | 80,341(+0.71%) | 52,323(+1.38%) | 122,948(+0.82%) |
| 교역량 | 50,047(-2.97%) | 21,467(-3.00%) | 5,485(+3.77%) | 18,983(+2.97%) |
| 기말재고량 | 77,006(-2.51%) | 25,757(-3.26%) | 17,929(+1.87%) | 30,414(-3.21%) |
| 기말재고율 | 27.0%(-3.56%p) | 32.1%(+3.94%p) | 34.4%(+0.49%p) | 24.7%(-4.00%p) |

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

35) 한국농촌경제연구원 해외곡물시장 동향 및 정책(2024.11.13.), [http://www.krei.re.kr:18181/board/month_market/view/wr_id/7906\(2024.11.20. 검색\)](http://www.krei.re.kr:18181/board/month_market/view/wr_id/7906(2024.11.20. 검색))

3) 시멘트



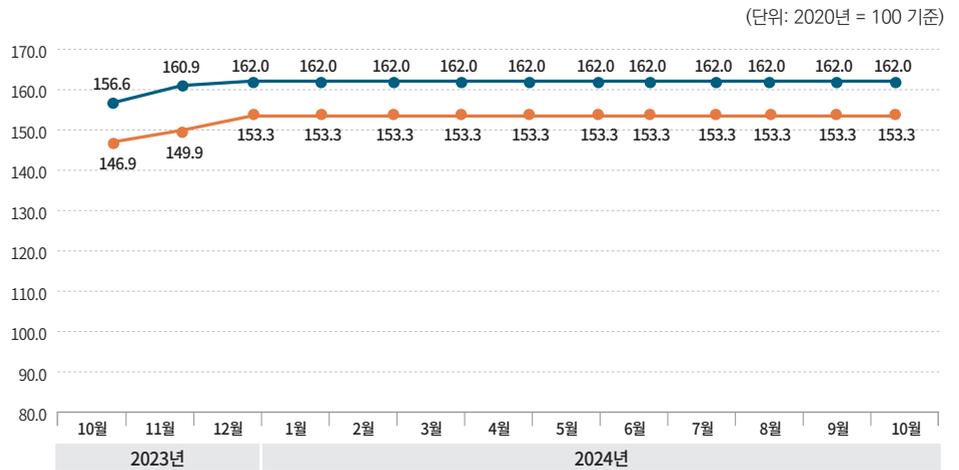
1 10월 시멘트 생산자물가지수 보합세 지속

’24년 10월 포틀랜드 및 고로슬래그 시멘트의 생산자물가지수는 전월과 동일한 162.0p 및 153.3p를 기록함

- 포틀랜드 시멘트는 전년 동월 대비 3.5% 증가, 고로슬래그 시멘트는 4.3% 증가함
- 포틀랜드와 고로슬래그 시멘트의 생산자물가지수는 ’23년 9월 이후 소폭 증가세를 나타냈으나 ’23년 12월에 이후 변동 없이 11개월간 보합세를 나타냄

시멘트 생산자물가지수

● 포틀랜드
● 고로슬래그



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 포틀랜드 | 156.6 | 160.9 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 162.0 | 0.0 | 3.5 |
| 고로슬래그 | 146.9 | 149.9 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 153.3 | 0.0 | 4.3 |

자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가조사), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=I2\(2024.11.25.검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=I2(2024.11.25.검색))

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 산업용 전기요금 인상에 따른 시멘트 가격 논쟁³⁶⁾

- 산업용 전기요금 인상이 시멘트 가격을 둘러싼 건설업계와 시멘트업계 간의 갈등을 다시 점화시킴**

 - '24년 10월 24일, 한국전력이 산업용 전기요금을 kWh당 165.8원에서 182.7원으로 16.9원(10.2%) 인상하면서, 시멘트 제조사들은 원가 부담이 증가해 시멘트 가격 인하가 불가능하다고 주장함
 - 반면, 건설업계는 전기요금 인상에도 불구하고 여전히 가격 인하 여력이 있다고 반박하며 갈등이 심화되고 있음

- 시멘트업계는 전기요금이 시멘트 생산원가에서 30%를 차지하는 주요 요소이며, 이번 인상으로 인해 원가에서 전기료 비중이 3~5%포인트 상승했다고 밝힘**

 - 주요 제조사들은 연간 100억~200억 원의 추가 비용이 발생할 것으로 예상하고 있으며, 일부 제조사는 시멘트 가격 인상 가능성을 검토 중임
 - 한국시멘트협회는 전기요금 인상과 더불어 출하량 감소, 환경 설비 투자 확대 등의 경영 부담이 가중되면서 시멘트 가격 인하는 현실적으로 어렵다고 강조함

- 건설업계는 전기요금 인상에도 불구하고 국제 유연탄 가격 하락으로 인해 t당 9,000원의 시멘트 가격 인하 여력이 있다고 주장함**

 - 지난해 시멘트 가격 인상 당시 합의한 계산법을 근거로, 이번 전기요금 인상이 시멘트 생산원가에 미치는 영향은 톤당 약 2,220원에 불과하다는 계산임
 - 건설업계는 유연탄 가격 하락분을 반영할 경우 전기요금 인상분을 충분히 상쇄할 수 있다고 주장하며 시멘트업계에 상생을 위한 가격 조정을 요구하고 있음

- 대한건설협회는 건설업계의 침체가 장기화하며 많은 건설사가 경영 위기를 겪고 있는 상황에서, 시멘트업계가 여전히 10%대의 영업이익률을 기록하고 있다고 지적함**

 - 협회는 시멘트업계가 가격 인상을 받아들였던 과거의 건설업계 태도를 참고하여 상생 방안을 모색해야 한다고 강조함
 - 현재 양측의 입장이 팽팽히 대립하고 있어 논쟁은 쉽게 해결되지 않을 것으로 보임
 - 시멘트 가격은 건설 원가와 직결되기 때문에 양측의 협의 결과가 시장에 큰 영향을 미칠 전망이다
 - 앞으로 양 업계가 협력해 원가 부담과 시장 침체를 완화할 방안을 모색해야 할 필요성이 제기되고 있음

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

36) 대한경제(2024.10.28.), [https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202410251647126850656\(2024.11.14. 검색\)](https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202410251647126850656(2024.11.14. 검색))

4) 모래

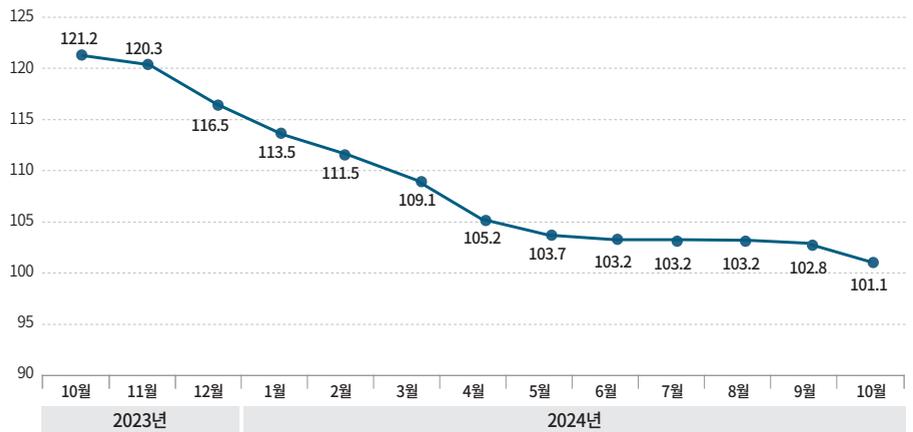


모래 생산자물가지수

1 10월 생산자물가지수 101.1p 기록, 2개월 연속 감소세

’24년 10월 모래 생산자물가지수는 전월 대비 1.7%, 전년 동월 대비 16.6% 감소함

(단위: 2020년 = 100 기준)



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 모래 | 121.2 | 120.3 | 116.5 | 113.5 | 111.5 | 109.1 | 105.2 | 103.7 | 103.2 | 103.2 | 103.2 | 102.8 | 101.1 | -1.7 | -16.6 |

자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가지조사), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=i2\(2024.11.25. 검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=i2(2024.11.25. 검색))

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 산림골재 채취 규정 완화 검토, 골재 수급난 해결 기대³⁷⁾

산림 6부 능선 이상에서도 골재를 채취할 수 있도록 규제를 완화하는 방안이 검토되고 있음

- 한국환경연구원이 '24년 12월까지 환경영향평가 매뉴얼을 개정해 이러한 변화를 추진 중이며, 이는 정부의 '건설공사비 안정화 방안'의 후속 조치로 이루어지고 있음

37) 대한경제(2024.10.31.), [https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202410301348406930390\(2024.11.25. 검색\)](https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202410301348406930390(2024.11.25. 검색))

- 현재 매뉴얼에 따르면 해발 100m 이상 산지의 6부 능선 이상에서는 골재 채취가 사실상 금지되어 있음**

 - 이는 산림 훼손과 환경 파괴 우려 때문인데, 업계에서는 이 규정이 과도한 제한이라며 완화를 요청해 옴
 - 특히, 기존 규정으로 인해 채석 작업이 산\허리에서만 이루어져 낙석 사고와 난개발이 빈번하게 발생한다는 지적도 제기됨

- 산림골재는 고품질 자원으로 순환골재와 비교해 건설 품질 향상에 기여하지만, 채취 제한으로 인해 공급이 감소하고 있음**

 - 수도권에서 공급되는 산림골재는 '19년 40%에서 '24년 25%로 급감하며 가격도 m³당 2만 3,000원으로 전년 대비 28% 상승함
 - 기존 채석장에서 채취량을 늘리는 것이 신규 개발지에서의 생산보다 환경 훼손을 줄일 수 있다는 연구 결과가 있으며 유럽과 일본에서는 산 정상부에서부터 채취하며 내려오는 '톱다운(Top-Down)' 방식을 활용해 효율성을 높이고 있음
 - 산림골재 공급 증가로 가격 안정화 및 레미콘 품질 향상이 기대되며 계단식 채취로 인한 사면 낙석 사고 위험도 줄어든 것으로 분석함

- 환경부는 완화가 이루어지더라도 환경 훼손이 미미한 경우에만 골재 채취를 허용할 방침이라고 밝힘**

 - 업계 관계자들은 이번 규정 완화가 골재 공급 확대와 건설 비용 안정화에 크게 기여할 것으로 기대하며, 해외 사례처럼 효율적이고 안전한 채취 방식을 도입해야 한다고 강조함

- 산림골재 채취 규정 완화는 공급난 해소와 함께 건설 품질 향상, 환경 보호, 안전성 강화 등 다양한 긍정적 효과를 가져올 것으로 보임**

 - 6부 능선 이상에서의 제한 완화가 현실화된다면 건설업계와 골재업계 모두의 문제를 완화할 중요한 전환점이 될 전망임

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

5) 석탄

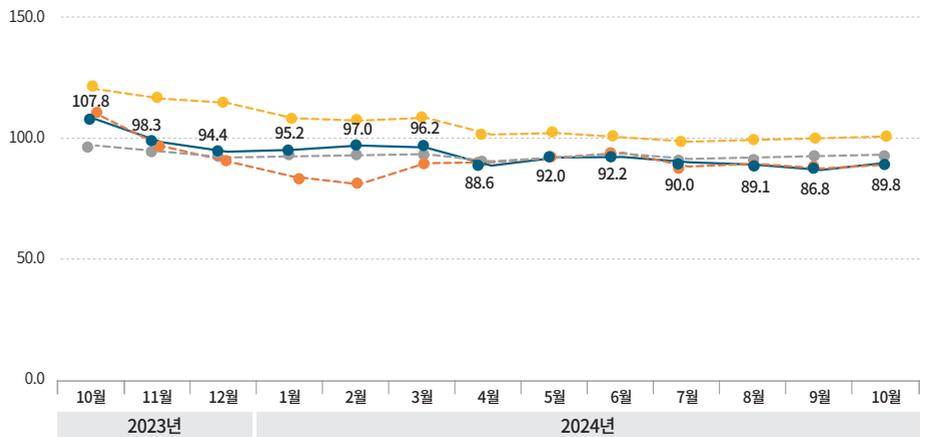


① '24년 10월 유연탄 가격은 전월 대비 소폭 증가

호주 뉴캐슬산(5,500kcal/kg, NAR) FOB 기준 연료탄 10월 평균가는 톤당 89.8달러로 전월 대비 3.4% 증가함

- 지역별로는 남아공 리차드베이산의 유연탄 가격은 1.8%, 인도네시아 칼리만탄산과 중국 남부 유연탄 가격은 각각 1.3%, 0.9% 증가함(전월 대비 기준)

(단위: 달러/톤)



유연탄 가격 추이

- 뉴캐슬
- 리차드베이
- 칼리만탄
- 중국남부

| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 뉴캐슬 | 107.8 | 98.3 | 94.4 | 95.2 | 97.0 | 96.2 | 88.6 | 92.0 | 92.2 | 90.0 | 89.1 | 86.8 | 89.8 | 3.4 | -16.7 |
| 리차드베이 | 110.1 | 96.7 | 89.7 | 84.1 | 81.0 | 89.6 | 90.1 | 92.4 | 93.9 | 88.3 | 89.5 | 87.5 | 89.0 | 1.8 | -19.1 |
| 칼리만탄 | 96.9 | 94.5 | 91.9 | 92.6 | 92.7 | 93.3 | 90.4 | 92.4 | 93.7 | 91.5 | 91.6 | 91.9 | 93.1 | 1.3 | -3.9 |
| 중국남부 | 120.1 | 116.3 | 114.5 | 108.1 | 107.2 | 108.4 | 101.5 | 102.0 | 99.7 | 98.4 | 99.2 | 99.8 | 100.7 | 0.9 | -16.2 |

자료: 한국자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/price/mineralprice/ironoreenergy/pricetrend/ironOreEnergy.do> (2024.11.24. 검색)

김영훈 전문연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

2 인도네시아, '40년까지 석탄화력발전소 폐지³⁸⁾

- 인도네시아는 '40년까지 석탄화력발전소를 단계적으로 폐지하고, 향후 15년 동안 75GW 규모의 재생에너지 발전 시설을 건설하겠다는 계획을 발표함
 - 지난 19일 브라질 리우데자네이루에서 열린 주요 20개국(G20) 정상회의에서 인도네시아는 기존 '56년까지 석탄화력발전소를 폐지하겠다는 목표를 15년 앞당길 것이라고 발표함
 - 인도네시아는 석탄화력 발전 용량이 52.3GW로 세계에서 5번째로 큰 규모이며, 90GW가 넘는 인도네시아의 총 발전 용량 중 약 15%만이 재생에너지임
 - 인도네시아는 발전부문 외 산업부문에서도 석탄이 많이 활용되고 있으며, '24년 석탄의 생산량은 8억 톤을 초과할 것으로 전망됨
 - 글로벌 에너지 모니터(GEM)에서 발간한 보고서에서는 '인도네시아의 에너지 전환이 전력부문에만 국한될 수 없으며, 국가계획을 활용해 에너지 집약적 산업을 탈탄소화해야 한다'고 언급함

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

38) ESG 경제(2024.11.22.), <https://www.esgeconomy.com/news/articleView.html?idxno=8923>(2024.11.24. 검색)

6) 철광석



1 '24년 10월 철광석 가격 전월 대비 12.2% 증가, 전년 동월 대비 11.9% 감소한 104.4달러 기록

- ◆ '24년 10월 철광석 가격(Fe 62%, 중국 칭다오항 도착기준)은 톤당 104.4달러로 전월 대비 12.2% 증가하였으나, 전년 동월 대비 11.9% 하락함
 - 9월 중추절에 따른 기저효과 및 건설 성수기를 맞아 수요 개선 기대감으로 전월 대비 가격이 상승함
 - 그러나 여전히 전년 대비 두 자릿수 이상 감소세를 기록하고 있는 등 철광석 가격의 회복세는 어려울 것으로 전망됨

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 '24년 9월 누적 글로벌 철광석 수출량 전년 대비 5% 증가³⁹⁾

- ◆ '24년 9월 누적 기준, 글로벌 철광석 수출량은 전년 동기 대비 5% 증가한 12억 톤으로 나타남
 - 철광석 최대 수출국인 호주에서 6억 4,600만 톤(+2%), 브라질 2억 9,100만 톤(+6%), 남아프리카공화국 4,800만 톤(+4%), 캐나다 4,300만 톤(+6%)을 기록하는 등 주요국에서 모두 전년 대비 증가세를 기록함
- ◆ 이 같은 추세에 따라 '24년 철광석 수출은 완만한 증가세를 보일 것으로 전망됨
 - 주요 광산업체들이 올해 생산계획을 유지하거나 확대하였으며, 세계철강협회는 '25년 세계 철강 생산 회복 가능성에 대한 낙관적인 전망을 발표함에 따라 철광석 수요를 견인할 것으로 전망됨

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

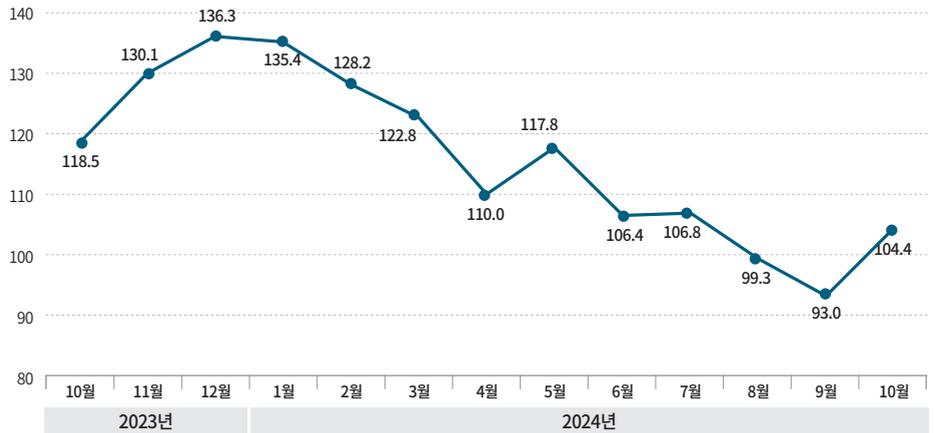
39) GMK center(2024.10.28.), [https://gmk.center/en/news/global-iron-ore-exports-grew-by-5-y-y-in-january-september/\(2024.11.20. 검색\)](https://gmk.center/en/news/global-iron-ore-exports-grew-by-5-y-y-in-january-september/(2024.11.20. 검색))

3 BMI, '25년 철광석 가격 톤당 100달러 전망⁴⁰⁾

시장 분석기관인 BMI는 중국 건설업 침체와 수요 약세로 '25년 철광석 가격은 톤 당 100달러를 기록할 것으로 전망함

- 중국의 '24년 9월 누적 기준, 조강 생산량은 전년 동기 대비 3.6% 감소하였으며, 부동산 투자 및 신규 건설도 감소해 회복이 쉽지 않은 상황임
- 반면, 세계 주요 철광석 메이저 생산업체인 BHP, Vale, Rio Tintot사에서 안정적으로 철광석 생산과 출하량이 이어지고 있어 수요 대비 과잉 공급 우려가 존재함

철광석 가격 추이



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 철광석 | 118.5 | 130.1 | 136.3 | 135.4 | 128.2 | 122.8 | 110.0 | 117.8 | 106.4 | 106.8 | 99.3 | 93.0 | 104.4 | 12.2 | -11.9 |

주: 62% 분광 중국 침다오항 도착 기준

자료: 한국자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/price/mineralprice/ironoreenergy/pricetrend/ironOreEnergy.do>(2024.11.20. 검색)

한편, 장기 철광석 가격은 중국의 경기 구조 전환과 친환경 철강 생산 확대에 따른 수요 감소 영향으로 '33년 평균 톤당 78달러로 하락할 것으로 전망함

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

40) 한국자원정보서비스(2024.11.20.), https://www.komis.or.kr/komis/trend/dailynews/resources/trendList.do?se_cd=130(2024.11.20. 검색)

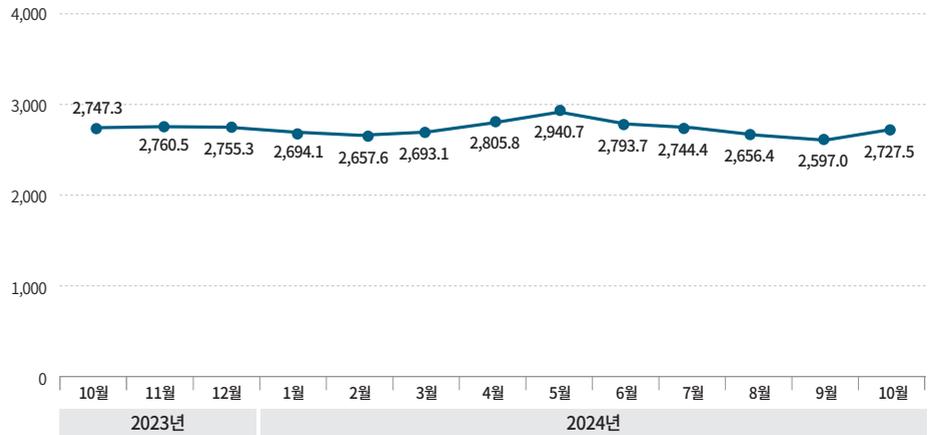
7) 기타광석



1 10월 광물종합지수는 2,727.5p로 전월 대비 5.0% 증가

’24년 10월 광물종합지수는 전월 대비 5.0% 증가하였으며, 전년 동월(2,597.0p) 대비 0.7% 감소한 2,727.5p를 기록함

(단위: 2016년 = 1,000 기준)



광물종합지수 추이

| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 광물종합지수 | 2,747.3 | 2,760.5 | 2,755.3 | 2,694.1 | 2,657.6 | 2,693.1 | 2,805.8 | 2,940.7 | 2,793.7 | 2,744.4 | 2,656.4 | 2,597.0 | 2,727.5 | 5.0 | -0.7 |

주: 광물종합지수는 한국광해광업공단에서 전반적인 자원시황을 파악할 수 있도록 국내 수입금액 20위권 이내 광종 중 산업전략적 중요광물(동, 니켈, 아연, 리튬 등) 15개를 선정하여 자체 개발한 종합지수로서, 기준시점은 2016년 1월을 1,000으로 함. 매일 발표하며 월별 실적은 일별 데이터의 평균값을 산출함

자료: 한국자원정보서비스, [https://www.komis.or.kr/komis/price/priceStocks/pricestocks/pricestocks.do\(2024.11.24](https://www.komis.or.kr/komis/price/priceStocks/pricestocks/pricestocks.do(2024.11.24) 검색)

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

2 한-페루, 핵심광물 공급망 MOU 체결⁴¹⁾

산업통상자원부는 지난 11월 16일 페루와 ‘한-페루 핵심광물 협력 양해각서(MOU)’를 체결했다고 밝혔다

- 우리나라는 페루와 핵심광물 관련 공급망 정보 공유, 공동탐사 및 개발, 기술교류 등을 위한 업무협약을 맺고 핵심광물 공급망을 넓힘
- 이번 업무협약은 아시아태평양경제협력체(APEC)에서 두 나라 정상이 자리한 가운데 맺어졌으며, 우리나라와 페루가 공급망 협력을 강화하기 위한 노력으로 추진됨
- 페루는 구리 및 아연 생산량이 각각 세계 2위를 차지하는 등 전 통 광물의 주요 부존국이자 생산국임
- 미국의 도널드 트럼프 대통령 당선 등에 따른 미중 갈등으로 글로벌 공급망에서 중국 의존도를 줄여나가야 하는 상황에서 탈중국을 통한 핵심광물 공급망 다변화에 기여할 것이라는 기대가 나오고 있음

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

41) 한국일보(2024.11.17.), <https://www.hankookilbo.com/News/Read/A2024111714150004823>(2024.11.21. 검색)

8) 목재



1 '24년 1~10월 누적 원목 수입량은 138만 6천 m³로 전년 동기 대비 21.9% 감소

- 📌 국내 건설 침체 및 수출 부진으로 각재 수입은 감소하나, 목질판넬류는 국내 공급의 만성적 부족으로 수입이 증가함
 - 제재목 누적 수입량은 각각 전년 동기 대비 5.3% 감소했으며 성형목재 누적 수입량도 3.3% 감소함
 - 합판(3.8%), 파티클보드(15.7%), 섬유판(30.7%) 및 목재펠릿(8.0%)의 누적 수입량은 각각 전년 동기 대비 증가함
- 📌 미국, 중국 등 세계적인 건설경기 부진으로 목재 수요감소로 가격이 하락 또는 보험세를 유지하고 있으며 중동지역의 분쟁으로 해상운임이 상승하여 수입가격의 변동성이 증가하고 있음

국내 목재 품목별 수입현황

| 품목(단위) | 2024년 누적(1-10월) | 2023년 누적(1-10월) | 증감률 (%) |
|-------------------------|-----------------|-----------------|---------|
| 원목(천m ³) | 1,386 | 1,775 | -21.9 |
| 제재목(천m ³) | 1,415 | 1,494 | -5.3 |
| 성형목재(톤) | 66,333 | 68,593 | -3.3 |
| 합판(천m ³) | 1,139 | 1,097 | +3.8 |
| 파티클보드(천m ³) | 1,189 | 1,028 | +15.7 |
| 섬유판(천m ³) | 247 | 189 | +30.7 |
| 목재펠릿(천 톤) | 3,296 | 3,051 | +8.0 |

자료: 산림청 해외목재유통정보(2024.11.20.), [https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do?nttid=3201692&bbsId=BB SMSTR_1067&pageIndex=1&pageUnit=10&searchTitle=title&searchCont=&searchKey=&searchWriter=&searchDept=&searchWrd=&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&orgId=&mn=AR01_04_02_03&component=\(2024.11.25. 검색\)](https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do?nttid=3201692&bbsId=BB SMSTR_1067&pageIndex=1&pageUnit=10&searchTitle=title&searchCont=&searchKey=&searchWriter=&searchDept=&searchWrd=&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&orgId=&mn=AR01_04_02_03&component=(2024.11.25. 검색))

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 건설경기 부진에 목재자급률 24년만 최고치⁴²⁾

- ◆ 국내 목재 수요의 약 80%를 차지하는 건설산업의 부진으로 국산 목재자급률이 전년 대비 3.5%포인트 상승한 18.6%를 기록, 2000년(19%) 이래 24년만 최고치임**

 - 산림청이 발표한 자료에 따르면 '23년도 목재이용현황조사 결과 국내 목재 이용량은 2,843만 m³로 전년 3,080만 m³ 대비 약 237만 m³ 감소했다고 밝힘
 - 이 중 수입 목재 이용량은 2,313만 m³로 전년 2,574만 m³보다 261만 m³ 감소한 반면, 국산 목재 이용량은 530만 m³로 전년 505만 m³보다 25만 m³가 증가한 것으로 나타남
 - 전체 목재 이용량이 감소한 가운데 국산 사용량이 늘어나며, 목재자급률은 전년 15.1%에서 18.6%로 급등함
 - '83년부터 시작된 목재자급률 조사 이래 역대 세 번째(1999년 20%·2000년 19%), 통계 시스템 개편으로 '20년부터 국내 목재 이용량 조사가 정밀해진 이후로는 최고치임

- ◆ 목재자급률이 급격하게 증가한 이유는 건설경기 침체 때문인 것으로 분석됨**

 - 국내 목재 이용량에서 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 제재목과 합판, 섬유판, 파티클보드 등임
 - 이를 소비하는 곳은 주로 건설현장인데, 최근 고금리·고물가의 영향으로 착공 현장이 대폭 줄어들며 이들 목재재 사용량도 동반 하락함
 - 건설현장에서 주로 사용하는 자재의 85% 가까이가 수입산이다 보니, 건설경기 침체가 국산 목재자급률 상승으로 이어진 것으로 분석됨

- ◆ 산림청은 꾸준한 기술개발과 국내 목재생산업체들의 노력을 통해 최근 3년간 지속적으로 국산 목재 이용량이 증가하고 있지만 아직은 미진한 수준이며, 한국토지주택공사(LH) 등 주요 공공 발주기관과 업무협약을 체결함으로써 대규모 건설현장에서 국산 목재 사용을 장려하는 정책을 추진 중이라고 밝힘**

 - 산림청은 연내 국토교통부와 협의해 '목조건축 활성화 방안'을 마련할 방침임
 - 방안에는 건축 자재 중 일정 비율을 국산 목재로 충당할 경우 친환경 건축물 인증을 통해 취득세 감면 및 견폐율·용적률 상향 등의 인센티브가 담길 전망이다
 - 산림청은 건설현장에서의 국산 목재 사용량 제고를 위해 현장 상황에 맞춘 기술개발도 병행 중이라며, 탄소중립과 모듈러 키워드에 초점을 맞춰 다양한 정책을 발굴 중이라고 밝힘

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

42) 대한경제(2024.11.07.), [https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202411071330433700411\(2024.11.21. 검색\)](https://m.dnews.co.kr/m_home/view.jsp?idxno=202411071330433700411(2024.11.21. 검색))

9) 고철

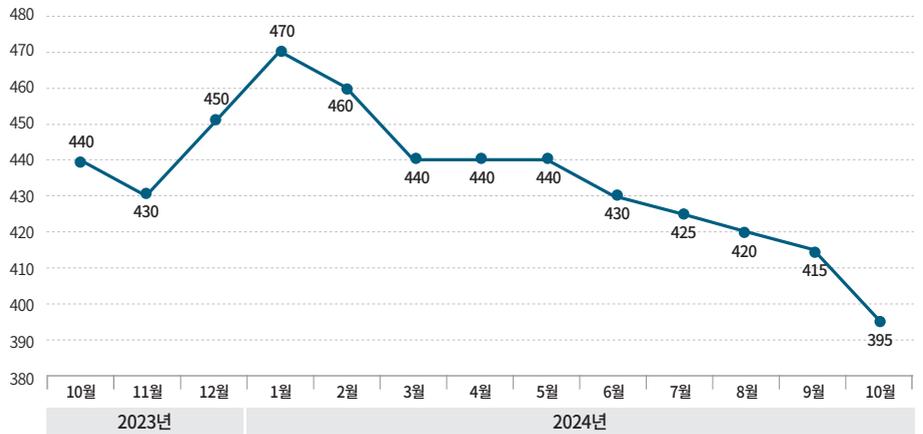


고철(생철) 연간 가격 추이

1 국내 고철 가격 하락세 지속

- 📍 국내 10월 생철 가격은 전월 대비 4.8% 하락한 톤당 39만 5천 원을 기록했으며, 이는 전년 동월 대비 10.2% 하락한 수준임
 - '24년 1월에 톤당 47만 원을 기록했던 고철 가격은 이후 9개월 연속 감소 또는 보합세를 기록하고 있음

(단위: 천 원/톤)



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 생철 | 440 | 430 | 450 | 470 | 460 | 440 | 440 | 440 | 430 | 425 | 420 | 415 | 395 | -4.8 | -10.2 |

자료: 산업통상자원부 원자재가격정보(2024.11.22.), [https://www.motie.go.kr/kor/contents/103\(2024.11.25. 검색\)](https://www.motie.go.kr/kor/contents/103(2024.11.25. 검색))

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

2 고철 자급도 상승세 지속⁴³⁾

-  국내 고철의 9월 자급률은 전년 동월 대비 6.3%p 상승한 93.2%를 기록했으며, 지난 2월 이후 7개월 연속 전년 동월 대비 상승세를 기록하고 있음

 - 봉형강 시황 침체에 따라 고철 소비가 위축되고, 국내 제강사들이 수입 대신 국내 고철 구입에 집중하여 자급도가 지속적으로 상승하고 있음
 - 이에 따라 올해 1~9월 자급도는 89.3%를 기록했으며, 이는 전년 동기(86.4%) 대비 2.9%p 상승한 수준으로 2년 연속 역대 최고치를 경신하고 있음
 - 올해 1~9월 국내 제강사 고철 소비는 전년 동기 대비 14.3% 감소한 1,715만 톤이며, 이중 국내 구입은 11.8% 감소한 1,178만 톤, 수입은 42.5% 급감한 160만 톤, 자가 발생은 9.9% 감소한 354만 톤을 기록했고, 제강사 고철 재고 수준도 전년 동월 대비 27.4% 급감한 85만 톤인 것으로 나타남

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

43) 철강금속신문(2024.11.13.), <http://pdf.snmnews.com/PDF/REAL/2024/11/13/PS011113010100301B0001.pdf>(2024.11.20. 검색)

10) 철재

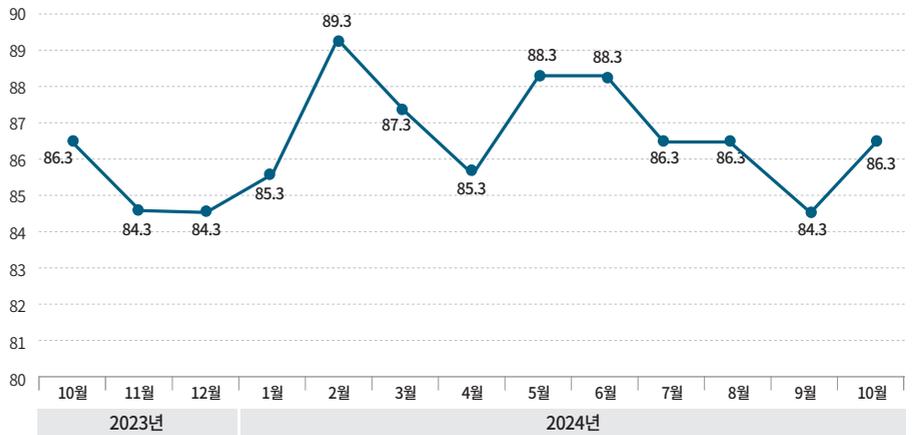


열연코일 연간 가격 추이

① 국내 열연코일 가격 상승

- 10월 열연코일(3.0×4×8mm) 가격은 전월 대비 2.4% 상승한 86만 3천 원을 기록했으며, 이는 전년 동월과 동일한 수준임
- '23년 5월까지 톤당 108만 원대를 기록했던 열연코일 가격은 '23년 6월부터 급격히 하락하여 '23년 7월부터 꾸준히 톤당 80만 원~90만 원대 초반을 유지하고 있음

(단위: 만 원/톤)



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 열연코일 | 86.3 | 84.3 | 84.3 | 85.3 | 89.3 | 87.3 | 85.3 | 88.3 | 88.3 | 86.3 | 86.3 | 84.3 | 86.3 | 2.4 | 0.0 |

자료: 산업통상자원부 원자재가격정보(2024.11.22.), [https://www.motie.go.kr/kor/contents/103\(2024.11.25.검색\)](https://www.motie.go.kr/kor/contents/103(2024.11.25.검색))

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

2 영국, '27년 CBAM 도입 확정⁴⁴⁾

영국 정부가 '27년 1월부터 탄소국경조정제도(CBAM)를 도입하기로 확정함

- CBAM 적용은 철강, 알루미늄, 시멘트, 비료, 수소 등 탄소 배출이 높은 산업 부문의 특정 수입품에 대해 탄소 가격을 부과하는 것을 목표로 함
- 해당 CBAM 적용 제품군은 세부 상품코드로 식별된 CBAM 제품으로 구체화될 예정이며, 직간접 배출량 및 선택된 원료 배출량까지 포함하는 방침이며, 재활용 자원인 폐고철은 적용에서 제외됨
- 이번 결정으로 철강을 포함한 영국 산업 전반에 탈탄소화 압력이 더욱 강화될 것으로 분석되며, 철강업계의 경우 저탄소 혁신과 관련된 기술 투자를 통한 적응 전략이 필수적일 것으로 판단됨

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

3 조선산업, 10월 글로벌 수주 점유율 26% 기록⁴⁵⁾

10월 국내 조선업계 선박 수주량이 62만 CGT를 기록하여 중국에 이어 글로벌 수주 점유율 2위를 기록함

- 10월 국내 조선사 수주량은 62만 CGT(11척)로, 158만 CGT(60척)를 수주한 중국에 이어 2위를 기록했으나, 고부가가치 선박 위주 선별 수주를 이어가며 수익성은 개선되고 있음
- 10월 하순 기준, 글로벌 수주 잔량은 전월 대비 소폭 증가한 1억 5,058만 CGT를 나타냈으며, 이중 국내 조선업계의 수주 잔량은 약 25%인 3,790만 CGT로 견조한 수주 잔량을 바탕으로 실적 개선을 이어갈 것으로 전망됨
- 한편, 선박 가격은 조선 수요 증가 영향을 받아 상승세를 유지했으며, 10월 클락슨 신조선가 지수는 전년 대비 8% 상승한 189.65p를 기록함

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

44) 철강금속신문(2024.11.14.), <http://pdf.snmnews.com/PDF/REAL/2024/11/04/PS011104010100301B0002.pdf>(2024.11.20. 검색)

45) 철강금속신문(2024.11.13.), <http://pdf.snmnews.com/PDF/REAL/2024/11/13/PS011113010100201B0001.pdf>(2024.11.20. 검색)

11) 자동차



① '24년 9월 국내 자동차산업, 전월 대비 내수·수출·생산 모두 증가⁴⁶⁾

⑥ 9월 내수는 전월 대비 1.9%, 전년 동월 대비 2.3% 감소를 기록함

- 르노코리아와 KGM의 신차효과로 반등했으나, 기아 부품사 파업 영향과 자동차 시장 전반의 소비심리 악화로 전년 동월 대비 2.3% 감소한 13만 688대를 기록함
- 친환경차는 HEV(Hybrid Electric Vehicle) 판매 강세로 전년 동월 대비 38.5% 증가한 59,236대를 기록했으나 전기차는 캐즘 및 화재 우려로 수입차가 63.1% 감소하여 전반적으로 10.0% 감소한 1만 2,248대를 기록함

⑥ 9월 수출·생산은 전월 대비 각각 8.3%, 2.4%, 전년 동월 대비 각각 4.4%, 1.7% 증가함

- 수출은 현대 및 기아의 스테디셀러 모델들의 수출이 호실적을 유지하고 한국지엠의 임단협 협상 마무리로 회복세를 보이면서 전년 동월 대비 4.4% 증가한 20만 5,628대를 기록함
- 생산은 내수 부진 및 조업일수 감소에도 현대 및 기아의 수출 호조, 한국지엠 정상화, 르노코리아 신차효과로 전년 동월 대비 1.7% 증가한 30만 7,026대를 기록함

단위 : 대, 백만\$, %

'24년 9월 국내 자동차산업 동향

| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | 증감률 | | |
|-----------|-----------|---------|-----------|---------|---------|-----------|-------|----------|----------|
| | 연간 | 9월 | 1~9월 | 8월 | 9월 | 1~9월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 | 전년 동기 대비 |
| 내수 | 1,739,249 | 133,709 | 1,294,179 | 128,200 | 130,688 | 1,189,826 | 1.9 | -2.3 | -8.1 |
| (국산차) | 1,451,663 | 106,609 | 1,087,314 | 102,804 | 104,282 | 982,541 | 1.4 | -2.2 | -9.6 |
| (수입차) | 287,586 | 27,100 | 206,865 | 25,396 | 26,406 | 207,285 | 4.0 | -2.6 | 0.2 |
| 수출 | 2,766,271 | 196,877 | 2,049,105 | 189,850 | 205,628 | 2,062,739 | 8.3 | 4.4 | 0.7 |
| (완성차 수출액) | 70,864 | 5,227 | 52,070 | 5,066 | 5,483 | 52,917 | 8.2 | 4.9 | 1.6 |
| (부품 수출액) | 22,954 | 1,940 | 17,491 | 1,836 | 1,813 | 17,035 | -1.3 | -6.6 | -2.6 |
| 생산 | 4,243,597 | 301,804 | 3,164,429 | 299,687 | 307,026 | 3,042,901 | 2.4 | 1.7 | -3.8 |

자료: 한국자동차모빌리티산업협회 산업동향 보고서(2024.10.28.), [https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12327&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1\(2024.11.17. 검색\)](https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12327&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2024.11.17. 검색))

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

46) 한국자동차모빌리티산업협회 산업동향 보고서(2024.10.28.), [https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12327&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1\(2024.11.17. 검색\)](https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12327&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2024.11.17. 검색))

2 세계 1위 중국 전기차 생산기업 비야디(BYD), 국내 승용차시장 진출⁴⁷⁾

BYD가 한국 전기 승용차 시장에 진출하며 업계의 주목을 받고 있음

- BYD는 전기차, 배터리, 경전철, 재생에너지 등 4개 분야를 중심으로 글로벌 시장에서 사업을 전개하는 중국 기업임
- BYD코리아는 기존 상용차 사업에서 전기 승용차로 사업을 확장하여 '25년 초 출시를 목표로 준비 중임
- 현재, 초기 승용차 판매 및 서비스를 위한 지역별 네트워크 구축, 인력 채용, 차량 인증 등 브랜드 출범 절차를 진행 중임

BYD의 전기 승용차 출시로 국내 전기차 시장 경쟁이 심화 될 전망이다

- 업계에서는 BYD가 소형 전기 SUV 현지에서 2~3천만 원대에 팔리는 아토3를 볼륨 모델로 출시하여 기아 EV3와 경쟁할 것으로 예상하고 있음
- 아토3, 쉐, 돌핀은 현재 환경부 인증 절차를 받고 있으며, 절차가 끝나면 보조금 및 국내 가격 등이 확정될 전망이다
- 중국 전기차에 대한 소비자 신뢰도가 높지 않으나, 저렴한 가격 경쟁력을 바탕으로 시장 변화를 일으킬 가능성이 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

47) 한국경제신문(2024.11.13.), [https://www.hankyung.com/article/202411138014g\(2024.11.17. 검색\)](https://www.hankyung.com/article/202411138014g(2024.11.17. 검색))

3 기아차, '2030년 전기차 160만 대 판매 목표 유지'⁴⁸⁾

-  기아는 시장의 불확실성에도 불구하고 '30년 전기차 판매 목표를 160만 대로 유지함

 - 전기차 시장의 빠른 변화와 불확실성 속에서도 기아는 장기적인 목표를 유지하고 지속적인 투자를 이어갈 계획임
 - '27년까지 전기차 모델 15종을 확보하고, 친환경차 판매를 확대하기 위해 목적기반 모빌리티(PBV) 사업에도 집중할 계획임
 - 기아차는 지난 4월, 중장기 목표로 글로벌 시장 430만 대 판매를 목표로 밝혔으며, 이 중에는 전기차 160만 대, 친환경차 238만 대 판매가 포함됨

-  기아는 글로벌 시장 변화와 규제에 대응하기 위해 생산 거점을 다변화하고 있음

 - 글로벌 전기차 시장은 EU의 중국산 전기차 견제 강화와 트럼프 전 미국 대통령의 관세 정책 가능성 등의 변수로 이에 대한 대책이 요구됨
 - 기아는 내년부터 유럽 슬로바키아 공장에서 전기차 생산을 시작하고 미국 내 전기차 생산량을 확대할 계획이며, 중국과 인도 등 현지 생산을 시작하여 현지 시장 확대에 대응할 계획임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

48) 뉴시스(2024.11.15.), https://www.newsis.com/view/NISX20241114_0002959678(2024.11.17. 검색)

4 트럼프팀의 전기차 보조금 폐지 계획, 우리나라 기업 타격 전망⁴⁹⁾

- 트럼프 미국 대통령 당선인의 정권인수팀이 전기차 보조금 폐지를 논의하면서 전기차 산업의 판도가 변화할 가능성이 제기되고 있음**

 - 인플레이션감축법(IRA)은 미국 내에서 제조된 전기차에 최대 7,500달러의 세액공제를 제공하고 있으나, 요건이 까다로워 일부 기업만 혜택을 받고 있음
 - IRA는 배터리와 핵심광물 등에 대한 원산지 요건을 충족하고 미국에서 제조한 전기차에 대해 지원하고 있으나, 트럼프 당선인은 이를 비판하며 폐지를 공약한 바 있음
 - 트럼프의 에너지정책팀은 전기차 세액공제를 폐지해 재정을 절감하고 이를 다른 세계 개혁에 활용하려는 계획을 논의 중임
 - 테슬라는 보조금 폐지가 경쟁사에게 더 큰 영향을 주어, 장기적으로 자사에 유리하다고 판단해 이를 지지하고 있음

- 전기차 보조금 폐지는 현대차와 한국 배터리 업계에 타격을 줄 가능성이 있음**

 - 현대차와 한국 배터리 업계는 IRA 혜택을 위해 미국에 공장을 설립하며 적극 투자했지만 보조금 폐지 시 사업 차질이 예상됨
 - 이번 선거로 공화당이 의회를 장악하면서 보조금 폐지는 세계 개혁 법안의 일부로 추진될 가능성이 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

49) 한국경제TV(2024.11.15.), [https://n.news.naver.com/mnews/article/215/0001187871?sid=104\(2024.11.17. 검색\)](https://n.news.naver.com/mnews/article/215/0001187871?sid=104(2024.11.17. 검색))

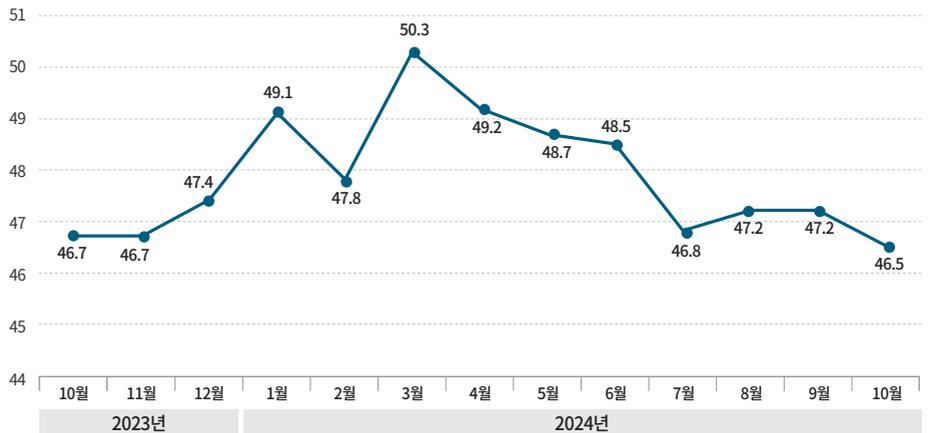
12) 잡화



1 미국 공급자관리협회(ISM), 10월 제조업 구매관리자지수(PMI)는 46.5p로 전월 대비 하락⁵⁰⁾

- 10월 PMI지수는 전월(47.2p) 대비 감소하였으며, 제조업 부문이 지속적으로 악화하고 있는 신호로 '23년 7월 이후 최저 수준을 나타냄
- 주요 지표에 있어 생산(49.8p → 46.2p), 재고(43.9p → 42.6p), 주문 잔고(44.1p → 42.3p) 등에서 하락세가 심화되고 있음
- 신규 주문(46.1p → 47.1p) 및 고용(43.9p → 44.4p)부문은 여전히 낮은 추세이지만 소폭 개선된 것으로 나타남
- 기업들은 수요 전망에 따라 인력을 조정하고 있는 것으로 나타났으며, 수요 약세 및 생산 감소가 지속되고 있는 상황으로 보임

미국 PMI (구매관리자지수) 추이



자료: Trading Economics(2024.11.01.), KMI 작성

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

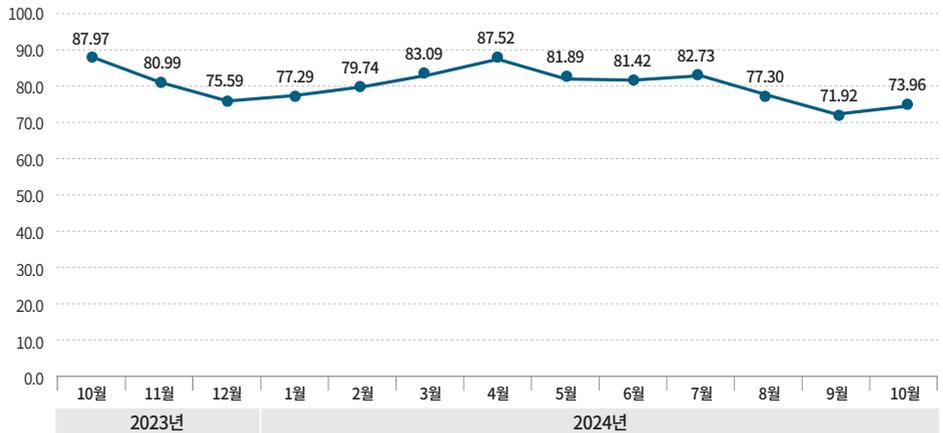
50) Trading Economics(2024.11.01.), <https://tradingeconomics.com/united-states/business-confidence> (2024.11.20.검색)

13) 유류



1 '24년 10월 국제유가, Dubai, Brent, WTI 모두 전월 대비 상승

- 📌 '24년 초 증가하던 국제유가는 4월 이후 하락세로 전환되었으나, 10월 반등하였으며, 10월 세계 3대 유종의 배럴당 평균 유가는 73.96달러를 기록함
 - 지속되는 OPEC+ 중심의 석유 감산 정책에도 중국을 중심으로 수요 부진이 지속되면서 유가가 크게 높아지지 않아 주요 산유국들의 재정이 악화되어 감산 기조가 일부 완화될 전망이다
 - 다만, 러-우 전쟁과 이-팔 전쟁이 장기화되고 있으며, 중동을 중심으로 하는 갈등이 지속되고 변동성이 심화되면서 유동적인 시장 상황은 당분간 이어질 것으로 보임



국제 원유 가격 추이

| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| Dubai | 89.75 | 83.55 | 77.33 | 78.85 | 80.88 | 84.18 | 89.17 | 84.04 | 82.56 | 83.83 | 77.60 | 73.52 | 74.94 | 1.9 | -16.5 |
| Brent | 88.70 | 82.03 | 77.32 | 79.15 | 81.72 | 84.67 | 89.00 | 83.00 | 83.00 | 83.88 | 78.88 | 72.87 | 75.38 | 3.4 | -15.0 |
| WTI | 85.47 | 77.38 | 72.12 | 73.86 | 76.61 | 80.41 | 84.39 | 78.62 | 78.70 | 80.48 | 75.43 | 69.37 | 71.56 | 3.2 | -16.3 |
| 평균 | 87.97 | 80.99 | 75.59 | 77.29 | 79.74 | 83.09 | 87.52 | 81.89 | 81.42 | 82.73 | 77.30 | 71.92 | 73.96 | 2.8 | -15.9 |

자료: 한국석유공사 페트로넷 유가동향 국제유가, <https://www.petronet.co.kr/main2.jsp>(2024.11.17. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 바이든 행정부의 메탄 배출 수수료, 트럼프 당선인 취임 시 폐기 전망⁵²⁾

- 미국 바이든 행정부는 메탄 배출 감소를 위해 석유·가스 기업에 사상 최초로 수수료를 부과하는 정책을 도입함**

 - 미국 환경보호청(EPA)은 11월 12일 아제르바이잔 바쿠에서 열린 제29차 유엔기후 변화협약 당사국 총회(COP29)에서 메탄 배출 수수료 관련 최종 규정을 발표함
 - 메탄은 이산화탄소보다 빠르게 분해되나, 지구 대기에 열을 가두는 능력은 약 80배 높아 강력한 온실가스로 평가됨
 - 메탄 배출 수수료는 '24년 1톤당 900달러에서 시작해, '26년에는 1,500달러로 증가할 전망이며, EPA는 이 수수료 정책으로 '35년까지 메탄 배출량을 120만 톤을 줄일 것으로 기대하고 이는 내연기관차 800만 대의 운행을 중단하는 효과와 같음
- 다만, 트럼프 행정부 출범 시, 메탄 배출 수수료 정책은 폐기될 가능성이 큼**

 - 트럼프 당선인은 석유·가스 산업 규제를 완화하고 채굴을 확대하겠다는 공약을 내세웠으며, 이를 이행할 환경보호청(EPA) 수장으로 측근을 임명함
 - 메탄 수수료 폐지를 위해서는 인플레이션감축법(IRA)을 개정해야 하며, 법 개정이 쉽지 않을 수 있으나 트럼프 행정부는 EPA 규정을 바꿀 수도 있을 것으로 전망됨

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

3 트럼프 당선으로 국제유가 하방압력 우세 전망⁵³⁾

- 국제금융센터가 발간한 ‘트럼프 2기 행정부의 에너지·기후 정책과 시장평가’에 따르면 향후 4년간 국제유가의 하방압력은 확대될 전망이다**

 - 트럼프 당선인은 바이든 행정부와 상반된 에너지 정책 추진으로 화석연료 규제를 완화하고 원유 생산을 늘릴 가능성이 커, 국제유가 하락 요인으로 작용할 전망이다
 - 연방 공유지 시추 허용, 알래스카 북극 보호지역 시추 재개, 파이프라인 및 수출터미널 인프라 확대 등이 주요 정책으로 거론되고 있으며, 바이든 행정부에서 중단된 키스톤 XL 송유관 프로젝트 재개 가능성이 커짐

51) 연합뉴스1(2024.11.13), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20241113000600071?input=1195m>(2024.11.17. 검색)

52) 파이낸셜뉴스(2024.11.14), <https://www.fnnews.com/news/202411141344223989>(2024.11.17. 검색)

- ▶ 반면, 글로벌 원유 수요는 감소하면서 미국 원유 생산 증대가 국제유가 하락세를 더욱 부추길 것으로 분석됨
 - OPEC은 중국의 내수 부진 등을 이유로 '25년 원유 수요 전망을 하루 164만 배럴에서 154만 배럴로 하향 조정함
 - 트럼프 행정부의 정책으로 미국의 에너지 공급 우위가 강화되며, 사우디아와의 관계 개선 및 러시아 제재 완화는 추가적인 유가 하락 요인으로 작용할 수 있음
 - 에너지 생산 규제 철폐 및 신규 시추 확대가 에너지가격 하향 안정화를 이끌 것으로 보임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

4
울산 코리아에너지터미널(KET) 준공,
석유·가스 575만 배럴 저장 목표⁵⁴⁾⁵⁵⁾

- ▶ 11월 14일 준공식이 열린 KET는 여수 석유 저장시설에 이은 국내 두 번째 에너지 거점시설이며, 국내 최초로 석유와 가스 저장시설이 공존하는 복합 에너지터미널임
 - 건설 중인 가스 저장탱크 1기를 포함하면 440만 배럴 상당의 저장시설을 갖추었으며, 추가 저장탱크 1기 완공 시 총 575만 배럴 저장이 가능함
 - 석유와 가스를 동시에 저장할 수 있는 복합 에너지터미널로, 향후 수소, 암모니아, CCS 등 청정에너지 저장시설로 확장할 수 있을 것으로 보임
 - 공공부문과 민간부문이 성공적으로 협력한 민간 협력의 모범사례로 평가되며, 정부는 국제석유거래업 신설, 종합보세구역 내 국산 석유제품 블렌딩 허용 등 터미널 활성화를 위한 제도적 개선을 추진함
 - 한국석유공사는 대규모 국가기반사업인 석유 비축기지 건설 경험을 바탕으로 안전한 터미널의 설계와 건설을 맡았으며, SK가스는 울산 지역의 LNG 수요에 대응하여 상업성을 확대함
 - 산업부는 KET를 기반으로 규제 혁신과 지원책 마련을 통해 국내 에너지터미널 활성화를 지속적으로 추진할 계획임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

53) 뉴스1(2024.11.14.), [https://www.news1.kr/economy/trend/5599336\(2024.11.17. 검색\)](https://www.news1.kr/economy/trend/5599336(2024.11.17. 검색))

54) 이투데이(2024.11.15.), [https://www.etoday.co.kr/news/view/2419835\(2024.11.17. 검색\)](https://www.etoday.co.kr/news/view/2419835(2024.11.17. 검색))

14) 화학공업 생산품



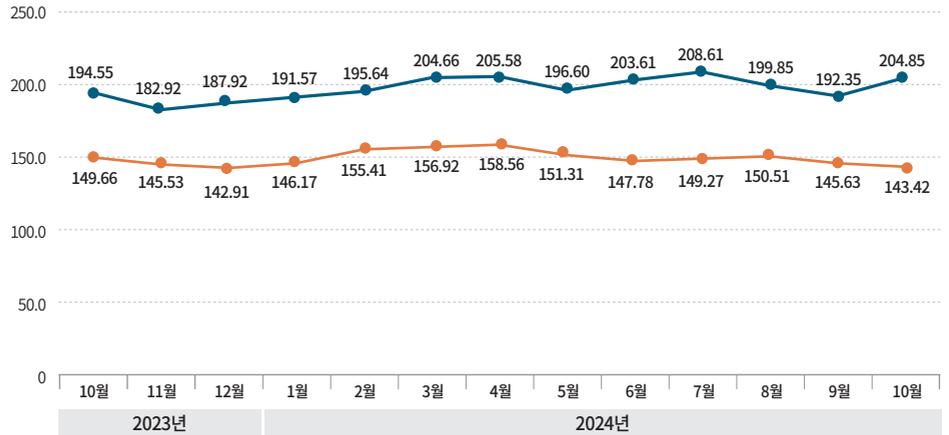
1 10월 생산자물가지수, 전월 대비 나프타 상승·에틸렌 하락

10월 생산자물가지수는 나프타가 전월 대비 상승하여 각각 204.85p, 에틸렌이 하락하여 143.42p를 기록함

- 원유 정제를 통해 생산되는 나프타의 '24년 10월 생산자물가지수는 원유 가격 상승으로 인해 전월 대비 6.5%, 전년 동월 대비 5.3% 상승함
- 나프타 크래킹 등을 통해 생산되는 석유화학산업의 핵심원료인 에틸렌의 '24년 10월 생산자물가지수는 전월 대비 1.5%, 전년 동월 대비 4.2% 하락함
- 유가 반등으로 10월 나프타 생산자물가지수가 상승했으나 에틸렌은 하락했으며, 일반적으로 에틸렌의 생산자물가지수가 나프타에 후행하는 만큼 에틸렌 생산자물가지수도 11월에는 상승할 가능성이 있음

생산자물가지수 추이

● 나프타
● 에틸렌



| 구분 | 2023년 | | | 2024년 | | | | | | | | | | 증가율(%) | |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 전월 대비 | 전년 동월 대비 |
| 나프타 | 194.55 | 182.92 | 187.92 | 191.57 | 195.64 | 204.66 | 205.58 | 196.60 | 203.61 | 208.61 | 199.85 | 192.35 | 204.85 | 6.5 | 5.3 |
| 에틸렌 | 149.66 | 145.53 | 142.91 | 146.17 | 155.41 | 156.92 | 158.56 | 151.31 | 147.78 | 149.27 | 150.51 | 145.63 | 143.42 | -1.5 | -4.2 |

자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가지조사), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&t-bllId=DT_404Y016&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=P2_301002&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE\(2024.11.22.검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&t-bllId=DT_404Y016&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=P2_301002&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE(2024.11.22.검색))

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 전라남도, 여수석유화학산단 위기 대응 위해 5조 6천억 원 투자⁵⁵⁾

- 전라남도는 여수 석유화학산업의 위기 극복을 위해 ‘여수석유화학 경쟁력 강화 방안’을 발표하고, 4개 분야 39개 사업에 5조 6,480억 원을 투입할 계획임

 - 여수 석유화학 경쟁력 강화 방안에는 친환경 및 고부가가치 산업으로의 재편, 탄소 중립형 산업단지 조성, 산업 인프라 확충 등이 포함됨
 - 여수국가산단은 국내 최대 규모의 에틸렌 생산능력을 보유하고 있어 공급 과잉, 지역 경기침체 등으로 어려움을 겪고 있으며, 이를 극복하기 위한 정부와 지자체의 협력 대응이 필요함
 - 정부는 석유화학 민관합동 비상대응협의체를 구성하여 단기적 극복 방안과 장기적 추진 방향을 모색하고, 연내에 석유화학 경쟁력 제고 방안을 발표할 예정임
 - 전라남도는 정부에 여수국가산단을 ‘산업위기 선제대응지역’으로 지정해 줄 것을 건의하고, 산업 경쟁력 강화를 위한 다양한 지원책을 추진 중임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

55) 투데이에너지(2024.11.14.), <https://www.todayenergy.kr/news/articleView.html?idxno=276577>(2024.11.17. 검색)

3 정부, 석유화학 경쟁력 회복을 위해 일본의 구조조정 사례 참고 필요⁵⁶⁾

- 정부는 일본의 석유화학 산업 구조조정 사례를 벤치마킹하여 국내 석유화학 업계의 위기 극복과 경쟁력 강화를 위한 정책을 모색하고 있음**

 - 국내 석유화학 산업은 글로벌 공급 과잉과 수요 감소로 위기에 직면해 주요 기업들이 적자를 기록하며 경영난을 겪고 있으며, 일부 기업은 NCC 통합이나 해외법인 매각 등을 검토하고 있어 구조적인 변화가 필요한 상황임
 - 일본은 과거 과잉 설비를 통합하거나 폐쇄하며 구조조정을 추진했으며, 정부의 규제 완화와 지원으로 위기를 극복한 사례로 평가받고 있어 산업통상자원부는 일본 석유화학 산업의 구조조정 사례와 공정거래법 관련 쟁점을 분석해 국내 정책에 참고할 계획임
 - 14일 국가종합조달시스템에 따르면 산업통상자원부는 최근 ‘일본 석유화학 산업 주요 정책 및 현황 조사 연구’ 입찰을 긴급 공고했으며, 연구 기간은 내년 2월까지임
 - 나이스신용평가는 한국 석유화학 산업이 일본과 유사한 방향으로 유헤 설비 통합과 생산 축소가 진행될 것으로 전망하며, ’30년까지 에틸렌 생산량이 약 20% 감소할 것으로 추정함
 - 정부는 다음 달 석유화학 경쟁력 강화 방안을 발표할 예정이며, 정책 금융 지원 및 사업 개편 인센티브를 포함한 고강도 구조조정 방안을 검토 중임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

56) KPI뉴스(2024.11.14.), <https://www.kpinews.kr/newsView/1065597446357056>(2024.11.17. 검색)

4 석유화학 업계, 탄소 감축 과제로 전전긍긍⁵⁷⁾

- 우리나라의 한국 석유화학 업계는 탄소 감축 과제와 글로벌 탄소무역규제에 직면하여 경쟁력 약화와 구조적 위기를 겪고 있음**

 - 유럽의 탄소국경조정제도(CBAM)와 미국의 탄소무역규제 정책(CCA) 도입 가능성으로 국내 석유화학 제품의 가격 경쟁력이 하락할 위험이 커지고 있음
 - 국내 석유화학 산업은 국가 총배출량의 8.2%를 차지하며, 특히 NCC 공정에서 온실가스 배출이 집중되어 있음
 - 무엇보다 NCC 공정의 가동률은 '18년 94%에서 '23년 74%로 급감하는 등 여수단지의 위기가 가장 크게 부각되고 있음

- 석유화학 업계는 탄소배출 저감을 위해 신기술 도입과 원료 대체를 모색하고 있으나, 상용화와 효율 문제로 한계가 존재함**

 - 기술적인 대안으로 부생메탄을 활용한 수소 생산 및 NCC 공정의 연료 투입, 메탄 열분해로 수소와 카본블랙 생산, 히트펌프를 이용한 스팀 생산, 전기가열로 도입 등 다양한 기술 시도, 바이오납사와 바이오메탄올, e-메탄 등 대체 원료 활용 가능성 탐색 등이 있음
 - 다만, 전기가열로와 히트펌프는 낮은 효율성과 고온 기술 부족이 한계로 지적되며, 바이오납사 및 e-메탄은 상용화까지 많은 시간과 비용이 필요함

- 석유화학 업계의 구조적 전환 및 지역 중심 관리 등이 탄소 감축 및 지속 가능성을 위한 해법으로 제시되고 있음**

 - NCC 설비의 3분의 1 구조조정 및 석유화학 단지의 관리 주체를 지역으로 전환하는 방안, 메탄 열분해, 히트펌프, 전기가열로 등 탄소저감 기술의 도입, 정부와 기업 간 협력을 통해 장기적 투자와 지원이 필요할 것으로 보임
 - 구조적 전환은 산업 생존뿐 아니라 글로벌 탄소규제에 대응하기 위한 필수적 전략으로 강조되고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

57) 데일리한국(2024.11.15.), [https://daily.hankooki.com/news/articleView.html?idxno=1148224\(2024.11.17. 검색\)](https://daily.hankooki.com/news/articleView.html?idxno=1148224(2024.11.17. 검색))

연구책임자

최석우 항만수요분석연구실장

연구진

이기열 항만수요분석연구실 연구위원

김영훈 항만수요분석연구실 전문연구원

신정훈 항만수요분석연구실 전문연구원

이나영 항만수요분석연구실 전문연구원

이수영 항만정책·운영연구실 전문연구원

이화섭 항만수요분석연구실 전문연구원

조성현 항만수요분석연구실 연구원

감리

김근섭 항만연구본부장

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

발행일 2024년 11월 29일

편집·발행인 김종덕 원장

발행처 한국해양수산물개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
(동삼동 한국해양수산물개발원) www.kmi.re.kr
TEL 051-797-4800 FAX 051-797-4810

편집디자인 크리커뮤니케이션 TEL 02-2273-1775